



АВТО САУЛЫҚ

КӨЛІК ЖҮРГІЗУ МЕН АЛКОГОЛЬ ҮЙЛЕСПЕЙДІ

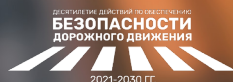
Оқу-әдістемелік нұсқаулық

Қазақстан Республикасы үшін түзетілген және бейімделген 6-шы басылым

«Жасыл шеңбер» әлеуметтік бастамаларды дамыту орталығы

Мәскеу, Алматы

2022 ж.



«Жасыл шеңбер» әлеуметтік бастамаларды дамыту орталығы
А.А. БУРЦЕВ, Ю.В. ДЕНИСОВА, Т.В. КОЧЕТОВА, В.П. МАРТЫНОВ,
М.А. ПЛОТНИКОВА, В.В. СИЛЬЯНОВ, А.Б. ЧУБУКОВ, Е.В. ШАНТОР

АВТОСАУЛЫҚ: КӨЛІК ЖҮРГІЗУ МЕН АЛКОГОЛЬ ҮЙЛЕСПЕЙДІ

**Оқу-әдістемелік нұсқаулық
Қазақстан Республикасы үшін түзетілген
және бейімделген 6-шы басылым**

Қазақ тіліне аударған - Нохатов Мухтар Аралбайұлы
Техника ғылымдарының магистрі Л.Б. Гончаров атындағы Қазақ автомобиль-жол
институты

«Халықаралық автомобиль және жол білімі қауымдастығы» (ХАЖБҚ) қоғамдық ұйымы автомектептерге арналған «Жүргізуші әрекетінің психофизиологиялық негіздері» пәні шеңберінде, сонымен қатар «Тасымалдауды ұйымдастыру» және «Жол қозғалысын ұйымдастыру» білім беру бағдарламалары бойынша білім алушылар үшін оқу нұсқаулығы ретінде рұқсат берді

Мәскеу, Алматы
2022 ж.

Пікірсауапшылар:

- Е. А. Брюн** — медицина ғылымдарының докторы, профессор,
Ресей Федерациясы Денсаулық сақтау министрлігінің
штаттан тыс бас психиатр-нарколог маманы;
- О. Ю. Мони́на** — техника ғылымдарының кандидаты, доцент, Ресей
Федерациясы ІІМ ЖҚҚ ҒЗО ФҚМ жетекші ғылыми қызметкері

Авторлық ұжым:

А.А. БУРЦЕВ, Ю.В. ДЕНИСОВА, Т.В. КОЧЕТОВА, В.П. МАРТЫНОВ, М.А.
ПЛОТНИКОВА, В.В. СИЛЬЯНОВ, А.Б. ЧУБУКОВ, Е.В. ШАНТОР.

Автосаулық: көлік жүргізу мен алкоголь үйлеспейді:
оқу-әдістемелік нұсқаулық. / А. А. Бурцев, Ю.В. Денисова,
Т. В. Кочетова, В. П. Мартынов, М. А. Плотникова, В. В. Сильянов,
А. Б. Чубуков, Е. В. Шантор. — М.: «Жасыл шеңбер» әлеуметтік
бастамаларды дамыту орталығы, 2022.-114 б.

Басылымда мас күйінде көлік құралын басқарудың алдын алу туралы оқу-әдістемелік ақпарат бар: статистикалық мәліметтер, алкогольдің жүргізушінің ағзасына әсері, сондай-ақ мас күйінде көлік құралын басқарудың заңды және әлеуметтік салдары туралы мәліметтер келтірілген. Басылым Қазақстан Республикасы үшін бейімделген.

МАЖИ Ғылыми кеңесі және «Мәскеу қаласының Денсаулық сақтау департаментінің Мәскеу наркология ғылыми-практикалық орталығы» мемлекеттік бюджеттік Денсаулық сақтау мекемесі Ғылыми кеңесі мас күйінде көлік құралын басқарудың алдын алумен автомектептерде, медициналық (наркологиялық) және басқа ұйымдарда пайдалану үшін ұсынылған. Оқытудың негізгі міндеті-мас күйінде көлік құралын басқарудың қауіптілігі мен үйлесімсіздігі туралы кешенді түсінік қалыптастыру.

Ресей Федерациясының Денсаулық сақтау министрлігінің, Ресей Федерациясының Білім және ғылым министрлігінің, Ресей ІІМ Жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі Бас басқармасының мамандары мақұлдаған.

КІРІСПЕ СӨЗ

Дмитрий Митрошин,
РФ ИИМ Жол қозғалысы
қауіпсіздігі Ғылыми
орталығының бастығы,
полиция полковнигі



Ресей ИИМ Жол қауіпсіздігі Ғылыми орталығы жол-көлік апатының жағдайын сипаттайтын көптеген мәліметтермен жұмыс істейді. Статистика сандарының артында, жолдағы әрбір қаза тапқандар мен жараланғандардың артында оның отбасының, әріптестерінің, достарының қайғы-қасіреті, ел үшін орасан зор әлеуметтік-экономикалық залал тұрғанын байқау маңызды.

Әлем әзірге жол-көлік оқиғаларынан алған жарақаттардан болатын өлім-жітімді айтарлықтай қысқарта алмай келеді, сондықтан бұл мәселе БҰҰ мен басқа да халықаралық ұйымдардың стратегиялық құжаттарында көрініс тауып, жаһандық күн тәртібінде қалып отыр. Соңғы жылдардағы айқын прогресске қарамастан, Ресей жолдарындағы өлім мәселесі әлеуметтік-экономикалық дамудың маңызды міндеттерінің бірі болып қала береді.

Жолдар мен көліктер қауіпсіз бола бастады. Ал адам жүйенің ең сенімсіз элементі болып қала береді. Сондықтан кез— келген мемлекет пен қоғамның міндеті - жол қозғалысына сауатты және әлеуметтік тұрғыда жауапты қатысушыны тәрбиелеу. Бұл негізінен 10 апаттың 9-ы кінәлі жүргізушілерге қатысты. Бұл ретте ЖКО – дан әрбір төртінші адамның қазасы - мас жүргізушілердің ар-ұжданына ерекше назар аудартады. Алкоголь мен көлік құралын басқару үйлесімді емес деген сенімін қалыптастырмай, жолдардағы өлім мен жарақат мәселесін шешу мүмкін емес.

Менің ойымша, «Автосаулық» инновациялық оқу модулі-бұл өзіндік қалыптасқан ішкі «алкоқұлып», өйткені оның көмегімен қалыптасқан рульдегі абсолютті байсалдылыққа арналған қондырғы адамның алкоголь ішіп отырмайтындығына сенімді кепілдік болып табылады. Жүргізушінің қоршаған ортасының сенімі сияқты, олар да жағдайға әсер ете алып және туыстарының, досының, әріптесінің және тіпті мас күйдегі бейтаныс адамның көлік жүргізуіне жол бермейді.

2017 жылы «АВТОСАУЛЫҚ: көлік жүргізу мен алкоголь үйлеспейді» модулін Ресей ІІМ Жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі Бас басқармасы мақұлдады және Ресейдің барлық аймақтарында таратуға ұсынылды. Ол міндетті автомектептер бағдарламасына және басқару құқығынан айырылған жүргізушілерді оңалту бағдарламаларына енгізілмегенімен, аймақ басшыларының, наркологиялық диспансерлердің, автомектептердің директорлары мен оқытушыларының ынта – жігерінің арқасында көптеген аймақтар бұл әдісті оқу және ағарту жұмыстарында қолданады-2021 жылы бұл Ресейдің 16 аймағында қолданды.

Жаңа мәліметтермен жаңартылған оқу - әдістемелік нұсқаулық сенім қалыптастыруға көмектеседі деп сенемін: «Рульде бір ұрттамда болмайды!»

АЛҒЫ СӨЗ

Шамсигуль Кобдикова
техника ғылымдарының докторы,
профессор Л.Б. Гончаров атындағы
ҚазАЖИ ғылыми жұмыс және инновациялар
жөніндегі проректоры



Жыл сайын Қазақстан Республикасының аумағында жол-көлік оқиғаларынан 3 000-ға жуық адам қаза тауып, 12 000-нан астам адам жарақат алады.

Автокөлік шығарылымының артуы қозғалыс қарқындылығының одан әрі өсуіне әкеледі және жолдардың жүктелуіне соқтырады. Қазіргі уақытта үлкен қалаларда жоғары қарқындылық жағдайында ыңғайлылық, үнемділік және қозғалыс қауіпсіздігі қамтамасыз етілмеген жағдайда қалып отыр. Сондықтан қазіргі уақытта көлік құралдары жүргізушілерінің тәртіптілігі мәселесі ерекше өзекті болып отыр, атап айтқанда, жол қозғалысы ережелері мен тәртіпті сақтаудан басқа, көлік құралдарының жүргізушілері өздерінің психофизиологиялық жағдайына жүгінуі керек.

Мемлекет Басшысы Қасым-Жомарт Тоқаевтың тапсырмасы бойынша мас күйде көлік басқарғаны үшін жазаны қатаңдату шаралары қабылданды.

2019 жылғы 27 желтоқсандағы №292-VI «Қазақстан Республикасының кейбір заңнамалық актілеріне қылмыстық, қылмыстық-процестік заңнаманы жетілдіру және жеке адам құқықтарының қорғалуын күшейту мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы» Қазақстан Республикасының заңы Мемлекет басшысының автокөлік құралын мас күйінде басқарғаны үшін жауапкершілікті күшейту туралы тапсырмаларын іске асыруға бағытталған.

Ең алдымен, жазаны қатаңдату көлік құралын мас күйде басқарудан жалтаратын құқық бұзушыларға бағытталған. Шын мәнінде, мас күйде жасалған, денсаулыққа орташа және ауыр зиян келтіруге әкеп соққан іс-әрекеттер «ауыр қылмыс тобына» теңестірілді.

Егер Қазақстан Республикасы Бас прокуратурасының ресми өкілдері айтқан статистикаға жүгінетін болсақ, жыл сайын көлік құралын басқаруда мас жүргізушілердің 30 мыңнан астам жағдайы анықталады. Алкогольді мас күйде жасаған ЖКО салдарынан 1000-нан астам азамат қаза тапты және жарақат алды.

Менің ойымша, «Автосаулық» жобасы адамның алкогольді мас күйде көлік құралын басқармайтынына, сондай-ақ алкогольді мас күйде болған таныстарының, туыстарының көлік жүргізуіне жол бермейтініне кепілдік болып табылады.

2022 жылы Қазақстанда «Автосаулық» жобасы басталды. Бірінші болып Л.Б. Гончаров атындағы Қазақ автомобиль-жол институтының алаңында, Алматы қаласы полиция департаментінің, Алматы қаласы әкімдігінің қызметкерлері, қала автопарктерінің басшылары, институттың студенттері мен профессор-оқытушылар құрамы жобамен танысты.

Жобаның негізгі міндеті – жүргізушілерді алкогольді мас күйде көлік құралын басқару түсінігінен арылту.

Біздің институт Қазақстан автомектептерінде осы курсты оқытуды қолдайды. Жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету ісінде табыс тілеймін. Біздің еліміздің аумағында «Автосаулық» жобасына сәттілік!

Ш. Кобдикова



АЛҒЫ СӨЗ



Валентин Сильянов
техника ғылымдарының докторы,
профессор, Ресей ғылымы мен
техникасының еңбек сіңірген
қайраткері

Бүгінгі таңда көлік әрқайсымыздың өміріміздің ажырамас бөлігіне айналды. Біз оны жүргізуші немесе жолаушы ретінде үнемі қолданамыз, сондықтан жол қозғалысының тікелей қатысушылары бола отырып, өзімізді және айналамыздағы адамдарды қорғау үшін белгілі бір ережелерді сақтауымыз керек.

Бұл оқу-әдістемелік нұсқаулық тек бір нәрсені сақтау қаншалықты маңызды екенін көрсету үшін жасалған, бірақ өте маңызды ереже — бұл алкогольді ішкеннен кейін көлік жүргізбеу.

Жыл сайын Ресей жолдарында 16000 — нан астам адам қайтыс болады, олардың 4000-ға жуығы мас күйінде көлік жүргізумен байланысты апаттардың салдарынан болады. Мұндай ЖКО еліміздің кейбір өңірлерінде жалпы санның 16% – на дейін құрап, көбінесе өте ауыр зардаптармен ұштасып жатады. Ресей бойынша орташа есеппен алғанда, ЖКО-ның жалпы санының 10%-ын құрай отырып, ондағы өлімнің 25%- ын береді.

Мас күйінде көлік жүргізудің алдын алу арқылы біз әрқашан дерлік және тек адамдардың өмірі мен денсаулығын сақтауды айтамыз. Біз жүргізушілерден: «Мен ертең көлік жүргіземін, бүгін алкогольден бас тартамын» деп жиі естиміз. Өзірге бұл мәселе бойынша зерттеулер болмаса да, жүргізушілердің жауапты ұстанымы жол қауіпсіздігіне ғана емес, сонымен қатар алкогольді тұтыну мәдениетінің дамуына, еңбек өнімділігіне, өмір сапасы мен ұзақтығына оң әсер ететініне күмән жоқ.

Мас күйінде көлік жүргізуге қарсы күресте жедел шешім жоқ, осы мәселені бұрай салып шешіп жіберетін «алтын кілт» де жоқ. Дегенмен, көптеген елдердің тәжірибесі көрсеткендей, келісілген күш-жігер мен ұлттық

және аймақтық деңгейдегі іс-шараларды негізделген таңдау арқылы жол-көлік жарақаттарының алдын алуда табысқа жетуге болады.

«Автосаулық» жобасы еліміздің бірқатар өңірлерінде өзінің дамуы нәтижесінде мас күйінде көлік жүргізу мәселесін шешуге нақты үлес қосатынын көрсетті. Автомектептерде бір жарым сағаттық сабақтан кейін болашақ жүргізушілер өз таңдауларының дұрыстығын жақсы біледі: Рульдеішуге болмайды. Ал автомектептерде мұндай сабақтың күшеюі жол полициясының мамандандырылған тексерулерімен, БАҚ-тағы ақпараттық науқандармен, еріктілер акцияларымен сүйемелденсе, жолдарда мас жүргізушілердің кінәсінен апаттылық, жарақаттану және өлім-жітім саны азаятын кешенді тәсіл туралы айту әділетті.

Сіздің қолыңызда бірегей басылым бар. Онда мас күйінде көлік жүргізудің алдын алу үшін маңызды ақпарат жинақталған: статистикалық мәліметтер, алкогольдің жүргізуші ағзасына әсері туралы фактілер, мас күйде көлік жүргізудің салдарын заң тұрғысынан да, қоғам тұрғысынан да талдау.

Оқытушылардың, жол қозғалысы қауіпсіздігі жөніндегі мамандардың және жаңа модуль бойынша оқудан өтіп жатқан курсанттардың өздерінің оң және белсенді әрекеттері «Автосаулық» жобасын дамыту, өңірлерде мас күйде жүргізу көрсеткіштерінің төмендеуімен қатар, бұрыннан бар тәжірибені кеңінен қолдану және оны дамыту жол қозғалысы қауіпсіздігін арттыруға елеулі үлес қосуға мүмкіндік береді деген сенімімізді нығайтады.

Мәскеу автомобиль-жол мемлекеттік техникалық университеті (МАЖИ) ұсынылған курсты автомектептерде және мас күйде көлік жүргізудің алдын алумен айналысатын басқа да ұйымдарда оқытуға ұсынады, оқытудың негізгі міндетін былайша айқындайды: болашақ жүргізушілер үшін фактілер мен сандарға сүйене отырып, мас күйде көлік жүргізудің қауіптілігі мен қолайсыздығын кешенді түрде көрсету.

Барлығымызға жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз етуде және еліміз үшін осы сөзсіз қажет жобаны дамытуда табыс тілейік – «Автосаулық»

В. В. Сильянов



#РУЛЬДЕШУГЕБОЛМАЙДЫ



МАЗМҰНЫ

КІРІСПЕ	12
НҰСҚАУЛЫҚ ТУРАЛЫ	16
«АВТОСАУЛЫҚ» ЖОБАСЫ ТУРАЛЫ	18
«Автосаулық»: көлік жүргізу мен алкоголь үйлеспейді ОҚУ МОДУЛІ	22
Сабақты өткізудің үлгі жоспары	22
1 БӨЛІМ. Жол-көлік жарақаты туралы жалпы мәліметтер	24
2 БӨЛІМ. Алкоголь және оның ағзаға әсері мен жүргізушінің әрекеттері	30
3 БӨЛІМ. Мас күйінде көлік жүргізу және заң	50
4 БӨЛІМ. Мас күйінде көлік жүргізу және қоғам	68
5 БӨЛІМ. Алкогольдің психикалық үрдістер мен әрекеттерге әсері	74
Қолданылатын қысқартулар	78
Әдебиеттер тізімі	79
ҚОСЫМША 1. Арнайы оптикалық аспаптармен (көзілдірікпен) жұмыс істеу жөніндегі Нұсқаулық	84
ҚОСЫМША 2. «Автосаулық: көлік жүргізу мен алкоголь үйлеспейді» жүргізілетін сабақтың әдістемелік ұсынымдары	94
ҚОСЫМША 3. Сабаққа дейінгі және кейінгі сауалнамалар	104
ҚОСЫМША 4. Құжаттар	108



КІРІСПЕ

Автожол жарақаттарының алғашқы тіркелген жағдайы 1896 жылы Нью-Йоркте көлік пен велосипедшінің соқтығысуы нәтижесінде болды — соңында аяғы сынып және бірнеше бөліктері көгергені тіркелді. Осылайша, бүгінгі таңда автожол жарақаттарының тарихы жүз жылдан астам уақытқа созылған.

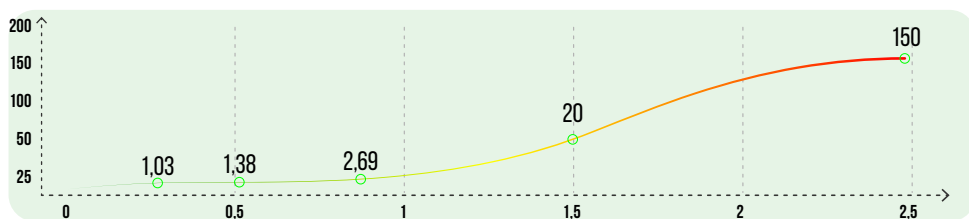
Өткен ғасырдың басында әлемде көлік құралдары санының артуы ЖКО санының өсуімен, соған сәйкесінше автожол жарақатының көрсеткіштерін ескере отырып, елдер ішінде де, халықаралық деңгейде де жол қозғалысы қауіпсіздігі саласында бірыңғай нормалар мен ережелерді енгізу қажеттілігіне әкелді. Автомобиль көлігі мәселелері бойынша алғашқы халықаралық конференция 1909 жылы Парижде өтті, оның жұмысына Ресей автомобиль қоғамының өкілдері де қатысты. Конференция қорытындысы бойынша бірінші халықаралық конвенция-«Автомобиль қозғалысы туралы Халықаралық келісім» қабылданды, оның негізінде әртүрлі елдерде жол қозғалысының алғашқы ережелері пайда болды. Мәселен, мысалы, Мәскеуде, 1912 жылы қабылданған «Мәскеу қаласы бойынша қозғалыс тәртібі туралы міндетті Жарлыққа» сәйкес, «автоматты экипажды басқарушы жағдайға байланысты жазатайым оқиғалар мен көше қозғалысы бұзылуының себебіне жұмыс жасай алмайтын жылдамдықты белгілеу міндеті жүктелген».

Бүгінде Қазақстан Республикасы БҰҰ-ның Еуропалық экономикалық комиссиясының ішкі Көлік комитетінің құзыретіне жататын көлік саласындағы БҰҰ-ның 18 конвенциясына және жол қозғалысы қауіпсіздігі жөніндегі БҰҰ-ның 11 конвенциясына қол қойды.

Жол белгілері мен көлік құралдарына қойылатын талаптарды біріздендіру қажеттілігі кейіннен жаңа халықаралық келісімдердің қабылдануына байланысты болды. Бұл ретте екі Конвенция — «Жол белгілері мен сигналдары туралы Конвенция» және «Жол қозғалысы туралы Конвенция» Венада 1968 жылы қабылданған және бүгінгі күні олар келісілген жол ережелері негізінде көлік қызметін кеңейтуге ғана емес, сонымен қатар жол қауіпсіздігі стратегияларын дамытуға ықпал ететін маңызды құқықтық халықаралық құралдар болып табылады, өйткені дәл осы 1968 жылғы Жол қозғалысы туралы Еуропалық Конвенцияда алғаш рет қандағы және дем шығарудағы ауалық құрамдағы алкогольдің рұқсат етілген шекті концентрациясының (РЕШК) ұсынылған мөлшері келтірілген көлік құралы жүргізушісінің дем шығарудағы ауалық құрамының тең немесе одан асып кеткен кезде жүргізуші көлік құралын басқарудан шеттетілуі тиіс. Кейбір елдерде, соның ішінде Ресейде және Қазақстан Республикасында әкімшілік шешім мен өндіріп алуға негіз болатын бұл «концентрация шегі», «рұқсат етілген доза», «заңмен рұқсат етілген норма» деп қате түсіндірілді.

Алкогольді аз мөлшерде болсын ішу жүргізушілердің де, жаяу жүргіншілердің де жол-көлік оқиғасына (ЖКО) ұшырау қаупін арттырады. Алкоголь жол қозғалысына қатысушының физиологиялық және психикалық ерекшеліктеріне әсер етеді - көру өткірлігі, реакция жылдамдығы, қозғалыстарды үйлестіру, не болып жатқанын барабар бағалау қабілеті және жолда қауіпті мінез-құлықты тудырады.

«Гранд-Рапидс зерттеулері» деп аталатын зерттеу нәтижесінде дәлелденгендей, жол-көлік оқиғасының ықтималдығы жүргізушінің ағзасындағы алкоголь концентрациясына байланысты. Осы және кейінгі зерттеу нәтижелеріне сүйене отырып, жол-көлік оқиғасы қаупінің дәрежесі мен көлік жүргізушісінің қанындағы алкоголь (этанол) концентрациясы арасында байланыстылығы байқалды (сурет. 1).



Сурет 1. ЖКО-ның туындау қаупі дәрежесі жүргізушінің қанындағы этанол (г/л) концентрациясына тәуелділігіне байланысты (қандағы алкоголь болмаған кезде тәуекел дәрежесі 0 деп қабылданады)

Ұсынылған деректерден көрініп тұрғандай, көлік құралы жүргізушісінің алкогольдік мас болудың жеңіл дәрежесінде (қандағы этанолдың 0,5 — тен 1,5 г/л-ге дейін) ЖКО туындау қаупі 20 есеге дейін, алкогольдік мас болудың орташа дәрежесінде (қандағы этанолдың 1,5-тен 2,5 г/л-ге дейін) — 150 есеге дейін және ауыр дәрежеде мас болуы (қандағы 2,5 г/л этанол және одан жоғары) максимум болып табылады [4].

Көптеген елдердегі, соның ішінде Ресей мен Қазақстандағы зерттеулердің деректері жол апатына ұшыраған жүргізушілердің, мотоциклшілер мен жаяу жүргіншілердің едәуір бөлігі мас күйінде болғанын көрсетеді. Ресейлік ғалымдардың пікірінше, қандағы алкоголь концентрациясы өте аз болса да, мас болудың клиникалық белгілері байқалмаған кезде де көлік жүргізушілерінің көлік жүргізу шеберлігі 32%-ға дейін төмендейді. Бұл ретте аса жоғары жылдамдықта және төтенше жағдайларда әрекет етудің жеткіліксіздік дәрежесі күрт артады [7].

ДДҰ-ның Еуропалық аймақтық бюросы жариялаған ДДҰ-ның «Еуропалық аймағындағы жол қозғалысының жағдайы туралы баяндамадан көрініп тұрғандай 2019» [6], ДДҰ-ның еуропалық аймағының көптеген елдерінде жас (21 жасқа дейін) және тәжірибесіз, сондай-ақ кәсіби және коммерциялық жүргізушілер (қоғамдық көлік жүргізушілері, массасы жоғары көлік жүргізушілері және т. б.) үшін қандағы алкогольдің шекті рұқсат етілген концентрациясының мөлшері заңмен бәріне қарағанда басқа санаттағы жүргізушілерден төмен немесе нөлге тең болады. Мұндай тәсіл екі дәлелмен негізделген. Біріншіден, қоғамдық көліктер мен үлкен көлемдегі автомобильдердің қатысуымен болған ЖКО-ның елеулі салдары туралы қолда бар деректер болса. Екіншіден, көлік құралдарының жас және тәжірибесіз жүргізушілері ерекше тәуекел тобын құрайды.

Алкогольді тұтынумен байланысты ЖКО-ы көбінесе қараңғы уақытта, демалыс және мереке күндері, сондай-ақ дүйсенбі күні таңертеңгі кезеңдерде болады. Мұндай ЖКО нәтижесінде өлім ықтималдығы жоғары.

Ресейде және Қазақстанда тіркелген 100 мың тұрғынға шаққандағы автожол жарақаты салдарынан өлім-жітім көрсеткішін бағалай отырып, оның Еуропалық Одақ (ЕО) елдері үшін осындай көрсеткіштерден айтарлықтай асып кеткенін атап өткен жөн. ДДҰ-ның [6] баяндамасынан көрініп тұрғандай, Ресей Федерациясы 7-ші орында, шамамен 14 адам қаза тапса. 2007 жылы Қазақстанда 100 000 тұрғынға шаққанда өлім-жітім 17,6 құрады. ДДҰ-ның еуропалық өңірінде ЖКО нәтижесінде алған жарақаттардан болатын өлім-жітім көрсеткіші әлемдік орташа көрсеткіштен 2,1 есе төмен (100 000 адамға шаққанда 8,8 жағдай, әлемде 100 000 адамға шаққанда 18,2 жағдаймен салыстырғанда) және ДДҰ-ның басқа өңірлеріндегі тиісті көрсеткіштерден төмен. Осыған қарамастан, ЖКО салдарынан болған жарақаттардан болатын өлім-жітім көрсеткіштері өңір елдерінде айтарлықтай өзгеріп отырады. Елдер арасында байқалған өлім-жітім көрсеткіштерінің таралуы 100000 адамға шаққанда 18,1-ден 2,7-ге дейін. ТМД елдері өлім-жітім көрсеткіші ЕО елдерінің жоғары көрсеткішінен 2,5 есе артық сипатталады.

Мұндай жағдайда жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету бүгінде іске асырылып жатқан ұлттық бағдарламалардың маңызды құрамдас бөлігі болып табылады. Осылайша, Safety Road мәліметтері бойынша, Қазақстан Республикасының стратегиялық құжаттарында қабылданған нысаналы көрсеткіш 2020 жылға қарай 100 000 тұрғынға шаққанда қаза тапқан адам 12 –ге тең және одан да аз шама болатыны мәлімделген.

«Жол қозғалысы қауіпсіздігі туралы» Заң (2014 ж., 2021 ж. түзетулермен) Қазақстан аумағында жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласында ең негізін қалаушы мәнге ие. Жол қозғалысы саласындағы қатынастарды реттейтін нормативтік-құқықтық актілердің тізбесіне ҚР Үкіметінің «Жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі қосымша шаралар туралы» 2006 жылғы 28 желтоқсандағы № 1301 қаулысы жатады, онда жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласындағы қағидалардың, стандарттар мен техникалық нормалардың бірыңғай жүйесін қолдану жөнінде шаралар, сондай-ақ осы салада мемлекеттік қадағалау мен бақылауды күшейту жөнінде шаралар қабылдау белгіленген. «Қазақстан Республикасы Ішкі Істер Министрлігінің Жол полициясы туралы Ереже» қолданысқа енгізілді.

Жазаларды қатаңдату және құқық бұзушыларды анықтау бойынша құқық қолдану қызметін күшейту үлкен маңызға ие. Алайда, соңғы жылдардағы тәжірибе көрсеткендей, бұл шаралар мәселені толығымен шеше алмайды. Мас жүргізушілердің қатысуымен болған ЖКО-нан қаза тапқандардың санын азайту жүргізушілердің өздерінің жауапты ұстанымын арттырып, қоғамның белсенді қатысуымен ғана мүмкін болатыны анық. Егер алғашқы екі шараны (заң және оны сақтау) салыстырмалы түрде қысқа мерзімде қалыптастыруға болатын болса, жүргізуші мәдениетін тәрбиелеу және қоғамға төзімділігін қалыптастыру әлдеқайда көп уақытты қажет етеді. Егер заңнан қаймығу болмаса, адамның мас күйінде көлік жүргізуіне не кедергі болуы мүмкін? Бұған ең алдымен, бала кезінен қалыптасқан нанымдар мен мәдениет себеп. Алкогольдің адам ағзасына әсер етуінің негізгі аспектілерін білу. Заң талаптарын білу және жеке жауапкершілік. Жол полициясы тарапынан заңдардың орындалуын, соның ішінде автожолдарда бұрыннан үйреншікті тәжірибеге айналған «үздіксіз» тексерулерді мұқият қадағалау да тоқтатушы фактор бола алады. Қоғамдық пікірдің маңызы зор, сонымен қатар ол тәрбие, ағарту және білім беру арқылы қалыптасады және жергілікті қоғамдастықтағы мінез-құлықтың жеке ерекшеліктерін, сондай-ақ құқық бұзушылыққа төзбеушілікті анықтайды. Мұның бәрін жеке және ұжымдық құқықтық санаға жатқызуға болады.



НҰҚАУЛЫҚ ТУРАЛЫ

Бұл нұсқаулық Бүкілресейлік «Автосаулық» әлеуметтік жобасы аясында автомектептерде, денсаулық сақтау жүйесінің қызметкерлері мен профилактикалық жұмыстармен айналысатын басқа ұйымдарда жүргізушілікке кандидаттарды даярлау барысында жол қозғалысы ережелері бойынша жалпы теориялық курсқа қосымша ретінде әзірленді. Оқу нұсқаулығы оқу модулі жиынтығының бөлігі болып табылады, оған көрнекі презентация (слайдтар), бейнероликтер, мас күйін имитациялайтын жаттығу көзілдіріктері және курстың тиімділігін бағалауға арналған сауалнама кіреді. Сондай-ақ, сабақтарды өткізу үшін әзірленген үлестірмелі көрнекі материалдарды (жадынамалар, жапсырмалар және т.б.) пайдалануға болады.

Ұсынылған курстың ерекшелігі-тыңдаушыларға алкогольдің жүргізушінің ағзасына әсері туралы теориялық ақпарат беру ғана емес, сонымен қатар мас күйінде адамның қоршаған әлемді қабылдау ерекшеліктерін имитациялайтын көзілдірікті қолдана отырып, бірқатар интерактивті жаттығуларды қолдану. «Автосаулық: көлік жүргізу мен алкоголь үйлеспейді» курсы бойынша сабақтар өткізу үшін Сіз Drunk Busters Googles, Fatal Vision (Өлім көрінісі) көзілдіріктерін немесе Android платформасындағы смартфондарға арналған «Автосаулық» қосымшасын виртуалды шындық көзілдіріктерімен бірге пайдалана аласыз.

Нұсқаулық мыналарды қамтиды:

- ✓ сабақты өткізу жоспары;
- ✓ оқу курсының тақырыптары бойынша материалдар;
- ✓ мас күйін имитациялайтын арнайы көзілдірікпен жұмыс істеу жөніндегі нұсқаулық;
- ✓ сабақ жүргізушісіне арналған әдістемелік ұсынымдар;
- ✓ тест парақтары (сауалнама) және өткізілген курстың тиімділігін бағалау жөніндегі нұсқама;
- ✓ оқу модулі бөлігі болып табылатын «Автосаулық» жобасы туралы ақпарат.

Оқу курсы 1,5–3 сағатқа есептелген және төрт бөлімнен тұрады:

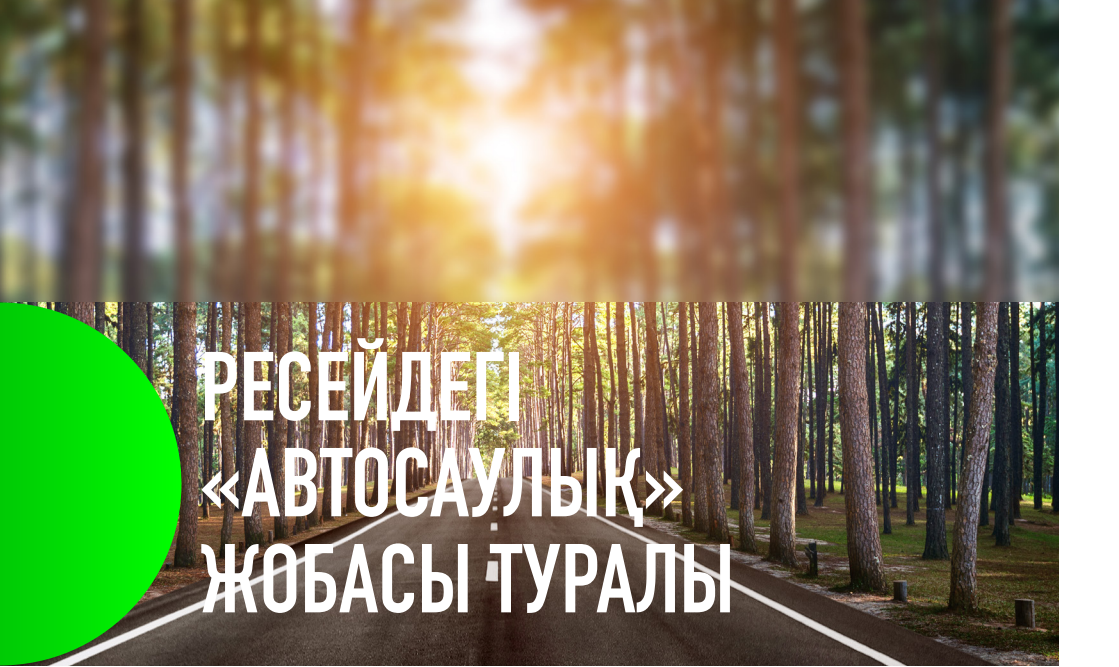
1. Мас күйінде көлік жүргізудің салдары туралы статистикалық ақпарат.
2. Алкоголь және оның ағзаға әсері және көлік құралы жүргізушісінің әрекеті.
3. Мас күйінде көлік жүргізу және заң.
4. Мас күйінде көлік жүргізу және қоғам.

Сабақ ересек аудиториямен жұмыс істеудің әртүрлі формаларын қамтиды, соның ішінде дәрістер, көрнекі презентациялар, пікірталастар, топтық жұмыс, практикалық тапсырмалар мен жаттығулар. Аудиториямен диалог құру және тыңдаушыларды әңгімеге эмоциональды түрде тарту маңызды.

Курстың анықтамалық материалы «Мас күйінде көлік жүргізу» басылымының орысшы аудармасы болып табылады. «Басшылар мен мамандарға арналған нұсқаулық»[16], оның ұсыныстары «Автосаулық» жобасына негіз болды.



Осы нұсқаулықты дайындау барысында Ресейдің бірқатар аймақтарында пилоттық жобаға қатысушы автомектеп оқытушыларының практикалық шеберлігі пайдаланылды.



РЕСЕЙДЕГІ «АВТОСАУЛЫҚ» ЖОБАСЫ ТУРАЛЫ

Елдің автомобиль паркінің едәуір өсуінен тек заңнамалық шараларды күшейту және полицияның құқық қолдану әрекеттерін күшейту жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету (ЖҚҚ) үшін жеткіліксіз болып отыр. Жол қозғалысына қатысушылардың жеке және ұжымдық құқықтық санасының өзгеруіне әсер ететін кешенді тәсіл азаматтық қоғам институттарын шоғырландыруды, тұрақты мақсатты профилактикалық жұмыстарды жүргізуді талап етеді. Соңғысына жүргізуші ортасындағы оқу-тәрбие үрдісінің тиімділігін арттыру, сондай-ақ халық үшін, барлық және әрбір жол пайдаланушысы үшін ақпараттық-ағарту іс-шаралары жатады.

2013 жылдан бастап Ресей Федерациясында ұзақ мерзімді әлеуметтік-профилактикалық бағдарлама жүзеге асырылуда, оның мақсаты мас күйінде көлік жүргізудің алдын алу болып табылады. Ресейде «Автосаулық» деп аталатын мас күйінде көлік жүргізудің қауіптілігін азайту жобасының бастамашысы ресейлік алкоголь компанияларды жобаға тартқан алкогольді жауапты тұтыну үшін халықаралық Альянс (International Alliance for Responsible Drinking, IARD) болды. Тұрақты даму бағдарламалары және КӨЖ компаниялардың шеңберінде- осы жылдар ішінде бағдарламаны тұрақты сарапшылар мен донорлар тобы жүзеге асырады.

Жобаның пилоттық кезеңінің басты нәтижесі мас күйді имитациялайтын VR-көзілдіріктерге арналған инновациялық оқу модулі мен «Автосаулық» мобильді қосымшасын әзірлеу болды. Оқу модуліне оқу-әдістемелік нұсқаулық (сіз қазір оқып отырған), сабақ жүргізушілерге арналған презентация, бейнероликтер, ақпараттық материалдар кіреді. Осы бағдарламаны Ресейде жүзеге асырудың жеті жылында Ресей Федераци-

ясының 16 аймағында 250-ден астам автомектептердің оқытушылары, 30 наркологиялық диспансерлердің мамандары «мас көзілдірікпен» сабақ жүргізу және жаттығу әдістемесін оқыды. Автомектептердің 45 000-ға жуық курсанттары курсты тыңдады, ал аудиторияны БАҚ-тағы жарияланымдармен және профилактикалық іс-шаралармен жиынтық қамтуы осы уақыт ішінде кемінде 15 млн адамды құрады.

Модуль мас күйде көлік жүргізуге қатысты жол қозғалысы психологиясы, психофизиология, құқық, медицина және этика саласындағы эксперименттік зерттеулердің қорытындыларына негізделген.

Қазіргі уақытта «Жасыл шеңбер» әлеуметтік бастамаларды дамыту орталығы» автономды коммерциялық емес ұйымы («Жасыл шеңбер» АКЕҰ) федералды деңгейде жоба операторы болып табылады.

Оқу модулі және ақпараттық науқандар. 2014-2015 жылдары еліміздің төрт өңіріндегі 31 автомектепте «Автосаулық: көлік жүргізу мен алкоголь үйлеспейді» оқу модулі сынақтан өтті. Жүргізушілерге үміткерлерді оқыту әрдайым қалада немесе аймақта еріктілердің қатысуымен кең ақпараттық науқанмен қатар жүрді, олар мемлекеттік Автоинспекция қызметкерлерімен бірге жергілікті автожолдарға шығып, мас күйінде көлік жүргізудің қауіптілігі туралы парақшалар мен басқа да материалдарды таратып, арнайы бұқаралық акцияларға қатысты: мысалы, «Автосаулық өмір жолы ретінде. Рульде сау болыңыз!», «Сау адамдар рульде!», «Рульдеішуге болмайды». 2020 жылға қарай жобаға еліміздің түрлі өңірлеріндегі ондаған автомектептер мен наркологиялық диспансерлер қосылды.

Серіктестік және көпжақты ынтымақтастық. Автомектептерде жаңа модульді енгізу және халыққа арналған ақпараттық кампанияларды өткізу үрдісіне қатысушы өңірлердің бейінді департаменттері мен ұйымдары қатысады. Сонымен, Смоленск облысында Ресейдің Смоленск облысы бойынша ІІМБ жанындағы Қоғамдық кеңес, Смоленск гуманитарлық университеті (СГУ) шешуші рөл атқарды. Ульяновск облысында жобаны басқаруды Ресей ІІМБ-ның Ульяновск облысы бойынша Мемлекеттік жол қозғалысы қауіпсіздігі инспекциясы Басқармасы өз мойнан алды. Стерлитамақта жоба мемлекеттік Жол қозғалысы қауіпсіздігі және денсаулық сақтау инспекциясы бөлімшелері басшыларының белсенді қатысуымен қалалық округ әкімшілігі басшысы орынбасарының қамқорлығымен өтті. Әр өңірде жобаға қоғамдық ұйымдар мен БАҚ жұмылдырылған. Көпсалалы тәсіл жобаның міндеттері мен қорытындыларын әр тараптан талқылауға мүмкіндік береді, мас күйінде көлік жүргізудің адын алу, соның салдарынан жолдардағы жарақаттану мен өлім — жітімді азайту сияқты ортақ мақсатқа жету үшін серіктестіктің әрбір қатысушысының күш — жігерін қолдау және нығайту үшін ақпарат алмасуды қамтамасыз етеді. 2017 жылдан бастап Кемерово облыстық наркологиялық диспансері жобаны Кемерово облысында бастап және сәтті жүзеге асыруда, ал 2020 жылы жобаға Орынбор облысы мен Бурятия Республикасының еріптестері қосылды. Липецк қаласында жобаны «Жас қозғалыс инспекторларының Одағы» Липецк қоғамдық ұйымы жүзеге асырады.

Зерттеу. Қоғамдық пікірді зерттеу, мақсатты аудиториядан алынған ақпаратты жинау және талдау жобаның бағыттарын салыстыруға және реттеуге мүмкіндік беретін тағы бір маңызды құрамдас бөлігі болып табылады. Мәселен, 2014 жылы Смоленск облысының 37 елді мекенінен 360-тан астам адам қатысқан зерттеу барысында сауалнамаға қатысқандардың жартысы ғана мас күйінде көлік жүргізуді қоғамдық қауіпсіздікке қауіп деп санайтыны анықталды. Бұл ретте жүргізуші куәлігі бар респонденттердің 25% – мас күйінде көлік жүргізу тәжірибесі болған. Жол қозғалысы қауіпсіздігі саласындағы 87 маманның 10-ы ғана автомектептерде мас күйінде алдын алу мәселелері жеткілікті көлемде және тиімді оқытылатынын айтты. Сауалнамаға қатысқандардың 88,5% – ы жүргізушілерді даярлау кезінде мұндай жұмыс қажет деп санайды. Социологиялық зерттеу деректерін автомектеп курсанттарының тестілеу нәтижелерімен салыстыру осы мәселе бойынша нақты білімдегі елеулі олқылықтарды анықтауға мүмкіндік берді. Бір жарым сағаттық курстың маңызды жетістігі-курстан өткеннен кейін тыңдаушылардың 60% – ы алкогольдің ағзаға әсерін дәл бағалай алмайтындықтарын мойындады.

2014 жылы Смоленск облысы бойынша Ресей ИМБ Мемлекеттік жол қозғалысы қауіпсіздігі инспекциясы Басқармасының облыс жолдарында мас күйде орын алған жағдайларды анықтау және жолын кесу жөніндегі жұмысының біршама күшеюі өткен жылмен салыстырғанда ЖКО санының 12% – ға төмендеуіне қол жеткізді. 2016 жылы Ульяновск облысында қабылданған шаралар нәтижесінде мас жүргізушілердің кінәсінен болған ЖКО саны 11% – ға, апаттардан қаза тапқандар саны 31% – ға, жараланғандар саны 9% – ға азайды. 2020 жылы Башқұртстан Республикасындағы дөңгелек үстелде соңғы екі жылда республикада жаңадан бастаған (екі жылға дейін өтілі барлар) жүргізушілердің қатысуымен мас күйінде бірде-бір ЖКО болмағаны атап өтілді. Осылайша, «Автосаулық» жобасы мас күйінде көлікті басқару үрдістеріне қоғамдық төзбеушілікті қалыптастыруда маңызды рөл атқарады және жол-көлік жарақаттарының көрсеткіштерін төмендетуге үлес қосады.

2015 жылы Ресей ИМ Жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі Бас басқармасы пилоттық аймақтарда «Автосаулық» жобасын іске асыруды мақұлдады, ал 2017 жылы оның әдістемелік материалдарын елдің барлық аймақтарында қолдандуды ұсынды.

2015 жылдың ақпан айынан бастап жоба Мәскеу автомобиль-жол мемлекеттік техникалық университетінің (МАЖИ) қамқорлығымен ұйымның мәселелер зертханасы және қозғалыс қауіпсіздігі (МАЖИ ҰМЗҚҚ) негізінде жүзеге асырылуда. Мәскеудегі және Мәскеу облысындағы жобаның дамуына «Кәсіпқой» Оқу-әдістемелік орталығы айтарлықтай үлес қосты.

Профилактика. «Автосаулық» жобасы әлеуметтік-профилактикалық бола отырып Дүниежүзілік Денсаулық сақтау Ұйымы (ДДҰ) қабылдаған «алкогольді шамадан тыс тұтынуды азайту жөніндегі жаһандық стратегияның» бірқатар міндеттерін шешуге ықпал етеді [5] және оның принциптеріне сәйкес келеді.

«Автосаулық» жобасы шеңберінде профилактиканың мақсаты-жүргізушінің мінез-құлқына әсер ететін интерактивті форматта қосымша білім беру арқылы, сондай-ақ көлік құралын мас күйінде басқаруға барлық жол пайдаланушыларының тезбеушілігін арттыру арқылы әлеуетті және жаңадан бастаған жүргізушілер арасында көлік құралын мас күйінде басқару жағдайларын барынша азайту.

Адамдардың санасы мен мінез-құлқындағы өзгерістер бір сәттік болмауы мүмкін және алдын алу шаралары дәйектілікті, тұрақтылықты және шыдамдылықты қажет етеді.

Әлемнің көптеген елдерінде, соның ішінде Ресейде алкоголь экономика мен мәдени дәстүрлердің бір бөлігі болғандықтан, шамадан тыс немесе тіпті қауіпті тұтынуды болдырмауға бағытталған ұйымдастырылған профилактикалық жұмыс тұрақты, дәйекті және әр түрлі болуы керек. Мұндай профилактикалық жұмыс тұтыну мәдениетін қалыптастырға, жауапкершілікке, байсалдылыққа, сондай-ақ құрметтеуге тәрбиелеуі керек.



Алдын алу – (басқа грек. Prophylaktikos-сақтандырғыш)- қандай да бір құбылыстың алдын алуға немесе алдын алуға және/немесе қауіп факторларын жоюға бағытталған түрлі іс-шаралар кешені.

Алкогольді тұтынудың аз мөлшері денсаулыққа үлкен қауіп төндірмесе де, алкогольдің кез-келген мөлшерін тұтынуға жол берілмейтін жағдайлар бар, атап айтқанда:



**КӨЛІК ҚҰРАЛЫН
БАСҚАРУ КЕЗІНДЕ**



**ЖОСПАРЛАУ КЕЗЕҢДЕРІНДЕ
ЖӘНЕ ЖҮКТІЛІК КЕЗІНДЕ,
ЕМШЕК СҮТІМЕН ЕМІЗУ КЕЗІНДЕ**



**КӘМЕЛЕТКЕ
ТОЛҒАНҒА ДЕЙІН**



**СОЗЫЛМАЛЫ АУРУЛАР
БОЛҒАН КЕЗДЕ ЖӘНЕ
АЛКОГОЛЬМЕН ҮЙЛЕСПЕЙТІН
ДӘРІЛІК ПРЕПАРАТТАРДЫ
ҚАБЫЛДАҒАН КЕЗДЕ**

«АВТОСАУЛЫҚ: КӨЛІК ЖҮРГІЗУ МЕН АЛКОГОЛЬ ҮЙЛЕСПЕЙДІ» ОҚУ МОДУЛІ

Сабақты өткізудің үлгі жоспары

№	Уақыты	Тақырыбы	Слайд тар
1	5 мин	Кіріспе. Сауалнамаларды толтыру*	1
2	4 мин	«Автосаулық» жобасы. Семинардың мазмұны	2-4
3	2 мин	Статистика. № 1 бейне	5-6
4	7 мин	Тақырыптың өзектілігі. Әлемдегі, сіздің еліңіздегі, сіздің қалаңыздағы жол-көлік жарақаты туралы мәліметтер	7-12
5	10 мин	Алкоголь және оның ағзаға және жүргізушінің әрекетіне әсері (кіріспе бөлім)	13-20
6	15 мин	ЖАТТЫҒУ. Мас болу әсерін имитациялайтын көзілдірікпен практикалық тәжірибе	21
7	10 мин	Алкогольдің жүргізушінің мінез-құлқына және көлік құралын басқаруға әсері (қорытынды)	22-25
8	10 мин	Заң. Жауапкершілік. Айыппұлдар. Жазалар	26-30
9	5 мин	Мас болудың алдын алу жолдары	31
10	5 мин	МЖҚҚИ. Мас болуға қатысты құқық қолдану практикасы	32-34
11	2 мин	№ 2 бейне. «Тексеру қалай жүргізіледі»	35
12	10 мин	Мас күйінде көлік жүргізу және қоғам	36-37
13	2 мин	№3 бейне. «Мас күйінде көлік жүргізуден қалай аулақ болуға болады»	39
14	2 мин	Мас күйінде жүргізудің баламалары	40
15	3 мин	Сауалнамаларды толтыру*. Қорытынды 41-42	41-42

*Сауалнама үлгілерін осы Нұсқаулықтың 3-қосымшасынан қараңыз.



Сабақ барысында сіз слайдта көрсетілген тақырыптарды талқылауыңыз керек (сурет. 2) бейнероликтер мен слайдтарды көрсетуді қоса алғанда, практикалық жаттығуларды орындау, сабаққа дейін және одан кейін сауалнама жүргізу.

Сабақты бастамас бұрын-тікелей немесе 1-3 күн бұрын-тыңдаушыларды анонимді түрде сауалнаманы толтыруға шақырыңыз (3-қосымшаны қараңыз). Сауалнама тыңдаушыларды сабақ мәселелерін талқылауға және өткізілген сабақтың сапасын анықтау үшін негізгі ақпарат беруге көмектеседі.

Алдымен (сауалнамаларды толтырғаннан кейін) талқыланатын негізгі тақырыптарды айту керек.

Біз не туралы сөйлесеміз?



СТАТИСТИКА

Мас күйінде көлік жүргізу:
Фактілер мен сандар

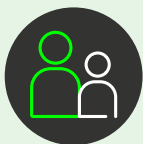


МАС КҮЙІНДЕ КӨЛІК ЖҮРГІЗУ ЖӘНЕ ЗАҢ



АЛКОГОЛЬ ЖӘНЕ КӨЛІК ЖҮРГІЗУ

Алкогольдің жүргізушіге
әсері



МАС КҮЙІНДЕ КӨЛІК ЖҮРГІЗУ ЖӘНЕ ҚОҒАМ

Сурет 2. Сабақ тақырыбы



1 БӨЛІМ

ЖОЛ-КӨЛІК ЖАРАҚАТЫ ТУРАЛЫ ЖАЛПЫ МӘЛІМЕТТЕР



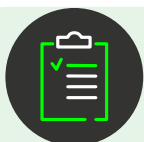
№ 1 БЕЙНЕ.

Мас күйде көлік жүргізу. Статистика

Әлемдегі апат туралы мәліметтер (ДДҰ мәліметтері бойынша алынды)

Жол-көлік оқиғалары біздің қоғамға айтарлықтай әсер етеді. Осы салдардың әлемдік ауқымы олардың қайғылы жағдайымен таң қалдырады. Мәселенің ауқымын түсіну үшін осы сандарды қарау жеткілікті (сурет 3):

Жыл сайын әлемде ЖКО-нан 1,3 миллион адам қаза табады (бұл Астана, Нижний Новгород немесе Прага сияқты қалалардың тұрғындарымен салыстыруға болады);



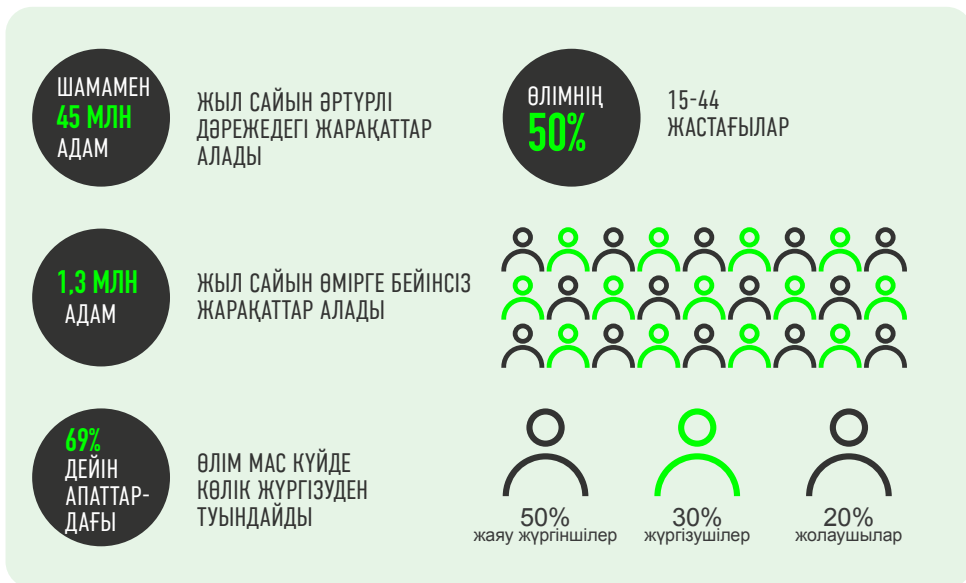
Осы тақырыпты ұсынған кезде осындағы сандарды өз аймағыңыздағы елді мекендердің бірімен салыстырыңыз

- ✓ 50 миллион адам ауыр жарақат алады және жарақаттанады (бұл Украина, Польша немесе Испания сияқты елдердің тұрғындарымен салыстыруға болады);



Аймағыңыздағы белгілі сандар мен цифрлармен салыстыруды немесе бейінді табуға тырысыңыз. (мысалы, халық саны, мектеп оқушыларының саны, біздің қалада осы жылы туылған балалар саны және т.б.)

- ✓ Өлімнің 50% – ы 15 пен 44 жас аралығындағы еңбекке қабілетті жастағы ер адамдардан келеді;
- ✓ ЖКО — дағы өлім-жітім 5 пен 29 жас аралығындағы әлемдегі адамдардың өлім-жітім себептерінің арасында бірінші болып табылады;
- ✓ Апат кезінде қаза тапқандардың жартысына жуығы жаяу жүргіншілер, 30% – ы жүргізушілер, 20% – ы жолаушылар



Сурет. 3. Әлемдегі жол-көлік апаттарының статистикасы (Дүниежүзілік Денсаулық сақтау Ұйымының 2008 жылғы мәліметтері бойынша «Әлемдегі жол қозғалысы қауіпсіздігінің жай-күйі туралы баяндамасынан» [25]).

Жер шары халқының шамамен 1% – ға тұрақты өсуін және әлемде автомобиль-дендірудің жылдам өсуін ескере отырып, әлемдегі ЖКО — дағы өлім — жітім көрсеткіштерінің тұрақтануын салыстырмалы түрде жетістік деп санауға болады: 2015 жылы-1,25 млн., 2019 жылы-1,4 млн.

Қазақстандағы жол-көлік апаттылығы және мас күйде көлік жүргізудің салдары

Дүниежүзілік денсаулық сақтау ұйымының бағалауы бойынша Қазақстан апаттылық деңгейі жоғары елдер тобына жатса да, соңғы екі онжылдықта ұйымдастырушылық-техникалық шаралардың үлкен көлемінің арқасында жол-көлік жарақаттануының төмендеу үрдісі байқалады. Қазақстанда ЖКО –дан болған өлім-жітімнің жоғары деңгейі 2007 жылы 4 365 адам қайтыс болған кезде тіркелді. 2020 жылға қарай бұл көрсеткіш 1997 адамға дейін төмендеп, әлеуметтік тәуекел көрсеткішіне 100000 тұрғынға шаққанда 11 адамға жетті. Дегенмен, бұл көрсеткіш 3 адамнан аспайтын Швейцария, Швеция немесе Норвегия сияқты елдермен салыстырғанда өте жоғары болып қала береді.

Мас күйде көлік жүргізу бүкіл әлемдегі апаттың басты себептерінің бірі болып табылады. ДДҰ мәліметтері бойынша, орташа (Қазақстан Республикасы да жатады) және табысы төмен елдерде бұл көрсеткіш өліммен аяқталған барлық ЖКО-ның 30-дан 69% – на дейін өзгереді. Тіпті төменгі санды негізге алсақ та, барлық өлімге әкелетін апаттардың үштен бір бөлігі алкогольді тұтынумен байланысты.

Қазақстан Республикасы Бас прокуратурасының Құқықтық статистика комитетінің деректеріне сәйкес 2019 және 2020 жылдары республикада жасалған барлық ЖКО-да мас жүргізушілердің саны тиісінше 4.6% және 4.5% құрайды. Әдетте, мас жүргізушілердің қатысуымен болған апаттар ең ауыр зардаптарға әкеледі және басқа апаттармен салыстырғанда оларда қаза тапқандар саны едәуір көп болады.

Кестеде елдегі жол-көлік апаттарының деректері келтірілген

	2016	2017	2018	2019	2020
Барлық ЖКО (саны)	17 974	17 019	15 771	16614 тен 13857 жүргізушілердің кінәсінен	13515 тен 11717 жүргізушілердің кінәсінен
Мас күйдегі жүргізушілердің ЖҚЕ бұзушылықтарына байланысты ЖКО саны (жалпы ЖКО-ның сан және % алғанда)	412	374	334	631 4,5 %	544 4.6 %
Барлық қаза болғандар (адам)	2 390	2 086	2 096	2 405	1 997
Мас күйдегі жүргізушілердің жол қозғалысы ережелерін бұзуына байланысты ЖКО - дан қаза тапқандар (жалпы қаза болғандардың адам және % бойынша)	–	–	–	–	–
ЖКО-дан барлық жарақат алғандар (адам)	23 389	22 256	20 445	15 420	17 844

*Бас прокуратураның құқықтық статистика және арнайы есепке алу Комитеті мен ҚР Ұлттық статистика бюросының деректері бойынша.

Мас күйдегі жүргізушілердің жол қозғалысы ережелерін бұзуына байланысты ЖКО-дан жарақат алғандар (жалпы жарақат алғандардың адам және % бойынша)	—	—	—	—	—
Барлық мас күйдегі анықталған жүргізушілер			25 000	22 000	21 400

Кестеден көріп отырғанымыздай, 2016-2020 жж. ЖКО-ның жалпы санының төмендеуіне қарамастан, жүргізушінің мас болуымен байланысты ЖКО санының өсуі, тоқырауы немесе аздап төмендеуі байқалады. Өкінішке орай, бізде Қазақстанда мұндай ЖКО-дан қаза тапқандар саны бойынша деректер жоқ, бірақ басқа елдердің дерек көздерінен белгілі болғандай, мас жүргізушілердің қатысуымен ЖКО-дан қаза тапқандардың үлесі ЖКО-дан қаза тапқандардың жалпы санының үштен бірін құрайды. Мәселен, Ресейде мас күйде көлік жүргізумен байланысты автоапаттарда қаза тапқандар саны 2020 жылы 4515 адамды құрады. Бұл сандар айқын көрінбейді, 2020 жылғы мәліметтер бойынша көрнекі ұсыным келесі 4 суретте көрсетілген.



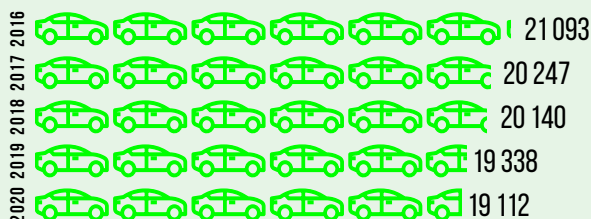
Сурет. 4. Жол-көлік апаттарының статистикасы. Мас күйде көлік жүргізу (Ресей ІІМ МЖҚҚІ-ның 2020 жылғы мәліметтері бойынша)



Құр статистиканы бере отырып, осы жерде және дәл қазір жағдаймен байланыстыруға тырысыңыз. Мысалы: біздің сабағымыз жүріп жатқанда, бір адам мас жүргізушінің кінәсінен үйге оралмайтынын елестетіп көріңізші. Тәулігіне екі сағат сайын, 365 күн жылына. Мүмкін бұл адамның кім екенін елестете аласыз ба? Тыңдаушыларға ойлануға жарты минут беріңіз, ал... мұндай сұрақты жауапсыз қалдырған дұрыс.

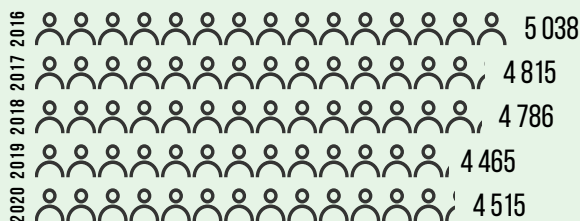
Бұл, сөзсіз, қоғамның назарын мас күйде көлік құралдарын басқару және мәселені барлық деңгейде — мемлекеттік, жеке, қоғамдық және жеке дара деңгейде шешу үшін әрекет ету мәселесіне аударудың маңызды мотиві болып табылады. Әзірге бізде Қазақстан Республикасында мас күйде көлік жүргізу бойынша ресми деректер жоқ, Ресейде осындай деректердің мысалын келтіреміз.

Ресейдегі 2016-2020 жылдары мас күйде көлік жүргізу



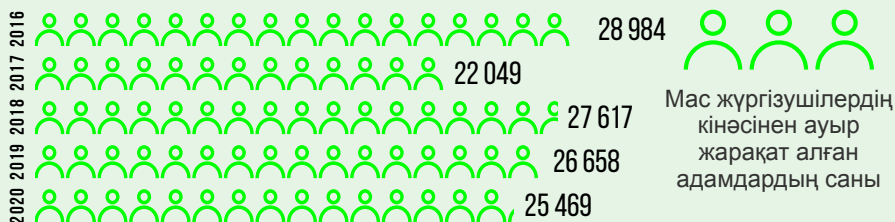
Мас күйде көлік жүргізуге байланысты жол-көлік оқиғаларының саны

Сурет 5. 2016-2020 жылдардағы жол-көлік апаттарының статистикасы



Мас жүргізушілердің кінәсінен қаза тапқандар саны

Сурет 6. 2016-2020 жылдардағы жол-көлік апаттарының статистикасы



Сурет 7. 2016-2020 жылдардағы жол-көлік апаттарының статистикасы



Статистиканы тыңдаушыларға түсінікті салыстыруларда берген дұрыс. Мысалы: егер 4515 адамды (2020 жылы мас күйде көлік жүргізу апатынан қайтыс болған адамдар саны) бір сызықтың бойына иықпен иық тірестіріп қойса, онда сіз ұзындығы 2 км — ден асатын қатарға ие боласыз (иықтың

орташа ұзындығы-45 см). Тыңдаушыларға осындай есептеулерді өз бетінше жүргізуді ұсыну пайдалы. Алынған ұзындықты автомектептен келесі қашықтыққа.... дейін салыстырсын (тыңдаушылар өзі айтсын). Қайғы-қасірет жолы, Via Dolorosa-жолы арқылы-Иса Мәсіх өлім жазасына кесілген жерден Голгофыға дейінгі жол-600 метр. Мәскеудегі Кремль қабырғасының ұзындығы-2335 метр. Немесе бір жылдағы қаза тапқандар санын бір жылдағы автомектеп түлектерінің санымен салыстырыңыз. Салыстыру үшін өз еліңіздің немесе аймағыңыздың таныс жерлерін алған дұрыс. Мысалы, Қазақстанда бұл әлемге әйгілі Медеу мұз айдыны болуы мүмкін: мұз айдынының ұзындығы-400 метр, бір уақытта 2500 адам сырғанап жүре алады. Медеу сел бөгетінің басына дейін 842 саты. Қаза тапқандар санын таныс жерлермен және құбылыстармен салыстыру тыңдаушыларды статистиканың құр сандарын басқаша сезінуге мәжбүр етеді.

2 БӨЛІМ

АЛКОГОЛЬ ЖӘНЕ ОНЫҢ АҒЗА МЕН ЖҮРГІЗУШІНІҢ ӘРЕКЕТІНЕ ӘСЕРІ



Бұл бөлімді тыңдаушыларға сұрақ қоюдан бастаған жөн: алкоголь дегеніміз не? Қосымша сұрақтарға жауап бермей ойлануға уақыт беріңіз, содан кейін барлық жауаптарды тыңдаңыз. Барлық жауаптар өте әртүрлі болуы мүмкін.

Бірақ дұрыс жауап — C_2H_5OH формуласы бар этил спирті).

Басқа спирттер бар ма деп сұраңыз? (жауап беруге уақыт беріңіз). Нәліктен біз тек этил спирті туралы айтып отырмыз? (жауап беруге уақыт беріңіз).

Дұрыс жауап: тамақ өнеркәсібінде, фармакологияда және медицинада тек этил спиртіні қолдануға заңды түрде рұқсат етіледі.

Алкоголь-адамзаттың ежелгі өнертабыстарының бірі. Ежелгі уақытта алкогольдік сусындар күшті болған жоқ. Шарап пен сыра табиғи ашыту процесінің арқасында пайда болды. Күшті алкогольдің пайда болуы этил спиртіні (этанол) өндіру әдісінің ашылуымен байланысты. Орта ғасырларда философиялық тасты іздеуде Араб алхимиктері кездейсоқ сұйықтықтарды айдау принципіні ашты және ашытылған жүзім шырынынан алғаш рет шарап

спиртін бөліп алды. Бұл сұйықтық «алкоголь» деп аталды, ол араб тілінде «ессіз» дегенді білдіреді.

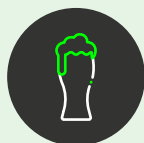
Алкоголь (этанол, этил спирті). Этанол молекуласы көміртегі, сутегі және оттегі атомдарынан (C_2H_5OH) тұрады. Өнеркәсіпте және ғылымда қолданудың кең спектрі бар басқа спирттер де бар, бірақ оларды адам тұтынуында этил спиртіне қарағанда ауыр жанама әсерлер тудырады.

Сыра, шарап және күшті спирттерде этил спирті болады. Сусындар тек күштілігімен ерекшеленеді, яғни олардағы этил спиртінің концентрациясы, сондай-ақ ингредиенттерге байланысты дәмі болады.

Бір ожау сыра (250 мл), бір стақан шарап (100 мл) және бір стақан күшті алкоголь (30 мл) құрамында шамамен бірдей мөлшерде этил спирті бар екенін есте ұстаған жөн.



Көлік құралы жүргізушісінің қанында алкогольдің (этанолдың) кез келген мөлшерінің болуы оның көлік жүргізу дағдысына және көлік құралын басқару қауіпсіздігіне әсер етеді. (Сурет. 8)



Сурет 8. Алкогольдің бір жұтымының өзі ғана жүргізушіні мас етеді



Слайдтан төрт сусын ыдысын көрсеткенде, тыңдаушыларға сұрақ қойыңыз: бұл сусындардың қайсысында алкоголь мөлшері көп деп ойлайсыз? Тыңдаушылар ойланып, жауаптарын беруі үшін кідіртуді ұмытпаңыз. Әдетте тыңдаушылар бір — бірімен талқылай бастайды-бұл

өркімнің ой-өрісін тудырады. Соңында жүргізуші талқылауды қорытындылайды: этил спиртінің молекуласы сыра, шарап, арақ немесе виски болсын, барлық алкогольдік сусындарда бірдей. Есте сақтау маңызды: алкоголь-бұл қандай сусында болса да, алкоголь.

Алкоголь жүргізушінің ағзасына қалай әсер етеді?



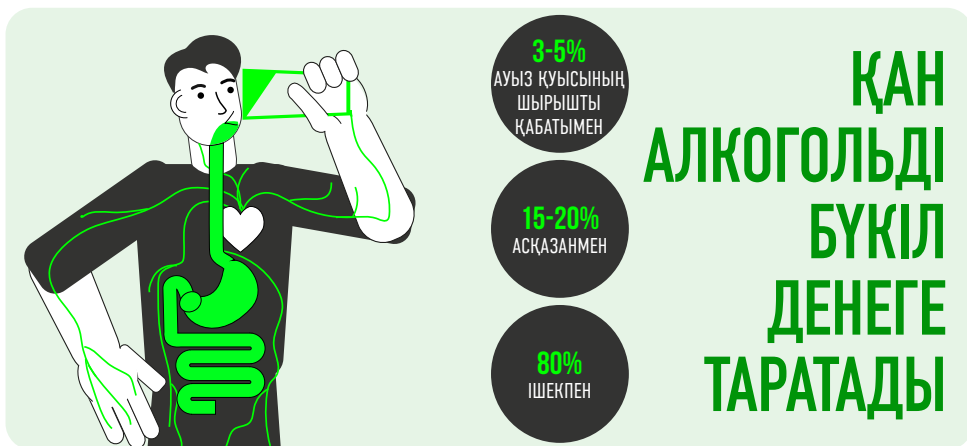
Тыңдаушылармен пікірталас ұйымдастырыңыз. Олармен бірге алкогольдің жүргізушінің ағзасына қалай әсер ететіні туралы мәселені талқылаңыз. Алкоголь әсер ететін органдарды атап шығу ғана емес, сонымен қатар алкогольдің әсері мен көлік құралын басқару арасындағы байланысты көрсету маңызды екеніне назар аударыңыз.

Алкоголь ағзаға қалай енеді және оны қалай сіңіреді?



Тыңдаушыларды алкоголь (этил спирті) молекуласының ауыз қуысынан өтетінін және одан кейінгі жолын сипаттап беруге шақырыңыз. Ойлануға және жауаптарды тыңдауға уақыт беріңіз. Дұрыс жауабы: ауыз қуысы, өңеш, асқазан, ішек, қан, бауыр. Сұрақ қойыңыз: алкогольдің қанша пайызы асқазаннан қанға түседі? (Жауап: шамамен 20%) қалған этанол молекулаларында не болады? (жауап беруге уақыт беріңіз) Жауап: барлық басқа молекулалар ішектен қанға сіңеді — бұл шамамен 80%. Алкогольдің аз мөлшері басқа мүшелерден қанға сіңеді.

Адам ағзасына алкоголь ауыз арқылы, өңеш арқылы өтіп және асқазанда асқазан сөлімен араласа отырып енгеннен кейін, содан кейін бірінші кезең пайда болады — алкогольдің қанға ене бастаған кезін алкогольді сіңіру кезеңі болады. Алкогольдің шамамен 20% — ы асқазан арқылы қанға сіңеді, қалған 80% — ы аш ішекке, сол жерден қанға түседі (сурет 9).



Сурет 9. Алкогольдің адам ағзасына әсері

Егер асқазанда тамақ болса, онда алкоголь онымен араласады және алкогольді қанға сіңіру үрдісі баяулайды. Тиісінше, мас болу үрдісі баяулайды. Майға бай тағам бұл үрдісті одан әрі баяулатады. Алайда, қанға түскен алкоголь мөлшері азаймайды, тек оның сіну жылдамдығы баяулайды.

Кейбір алкогольдік сусындардағы көмірқышқыл газы, керісінше, алкогольді қанға сіңіру үрдісін жылдамдатады және осылайша мас болу уақытын азайтады.



Диалогты топпен жалғастырыңыз. Этанол молекуласының қаны қайда кетеді? (Мұнда жүргізуші үшін ең маңызды мүшелерді белгілеу маңызды: ми мен бұлшықет.) Тіпті алкогольдің аз мөлшерінің өзінен мидағы және бұлшықеттердегі өзгерістерді байқауға болады. Алкогольді

ішімдік ішкеннен кейін адам өз жағдайының (күйінің) өзгерісін (реакция жылдамдығы, көру өткірлігі, зейіннің шоғырлануы, қабылдау дәлдігі, бағалау, қимылдарды үйлестіруі) анықтай ала ма? Әдетте, тыңдаушылар бұл сұраққа оң жауап береді. Екі немесе үш миллиметрін білдірмей жою арқылы жойылған қарапайым сызғыштың мысалында талқылауды жалғастырыңыз. Адам осы қарапайым құрылғыдағы өзгерістерді байқай ма? (Жоқ). Мұндай құрылғы нақты көрсеткіштерді бере ала ма? Ал егер осы өлшемдер жоғары жылдамдықпен жасалса? Бұл пікірталастың мақсаты — тыңдаушыларға үлкен (өте үлкен емес) жылдамдықта қатерге әкелуі мүмкін өз денесінің қызметіндегі кішігірім өзгерістерді сезінуге немесе өлшеуге қабілетсіз деген қорытынды жасауға мүмкіндік беру. Сондықтан күнделікті

өмірде «мас» және «сау емес» секілді сөздер жүргізуші үшін іс жүзінде ерекшеленбейді.

Алкоголь қанға түскеннен кейін екінші кезең басталады — таралу кезеңі, бұл кезде алкоголь ағзаның мүшелері мен тіндеріне тарала бастайды. Ағзалардың алкогольмен қанығу дәрежесі васкуляризация дәрежесіне (қан тамырларының қанықтылығы) байланысты болады — тамырлар неғұрлым көп болса, мүшелер мен тіндердің алкогольмен қанығу дәрежесі соғұрлым жоғары болады. Бұл жағдайда адам ағзасындағы қан тамырларының максималды саны мида болатындығын атап өткен жөн. Сондықтан алкогольді ішу адамның сана деңгейінің, танымдық функцияларының, қабылдауының, эмоционалды күйінің немесе мінез-құлқының бұзылуына әкеледі.

Адам ағзасына ену барысында алкоголь неге әсер етеді?

Алкоголь ағзаға енгеннен кейін, алкоголь ең алдымен адамның миына әсер етеді, осылайша өзінің жағдайын анықтайтын басты негізгі «құрылғыны» «өшіреді». Сондықтан мас жүргізуші көлік құралын басқару кезінде, қашықтықты және қажетті қозғалыс жылдамдығын таңдағанда, сондай-ақ жол-көлік оқиғасының қаупі туындаған жағдайда өз мүмкіндіктерін жеткілікті түрде бағамдай алмайды.



Егер адамның қанында алкоголь болса, «мен алкогольді ішкеннен кейін өзімнің жағдайымды анықтай аламын» деген тұжырымның еш мәні жоқ.

Кейбір адамдар алкоголь адам ағзасына ынталандырушы әсер етеді деп санайды, өйткені алкогольдің аз мөлшерін қолдану «босаңсытатын» әсер етеді, қарым-қатынаста ашықтық, сөйлемпаздық пайда болады. Шындығында, олай емес — алкогольдің әсері ауырсынуды басатын дәрі сияқты — сезімталдықты әлсіретеді және байқампаздыққа жауап беру мүмкіндігін жояды.

Алкогольді қабылдау баяу қимылға (төмендеуге) әкеледі:

- ✓ үйлестіруде,
- ✓ бақылауда,
- ✓ ойлауда,
- ✓ рефлексстерде,
- ✓ логикалық пайымдауларда,
- ✓ жадыда,
- ✓ назар аударуда,
- ✓ тығырық (шоғырлану) қабілетінде



Сурет 10. Алкогольдің мінез-құлыққа әсері



Автокөлік жүргізушісі үшін «мас», «аздап мас», «сау емес» немесе «сәл сау емес» анықтамалары бәрібір бірдей қауіпті.

Сонымен қатар, мас адамдарда өзіне және өз күштеріне деген жалған сенімділік сезімі пайда болады, бұл кейбір жағдайларда олардың өмірі мен айналасындағылардың өміріне қауіп төндіретін әрекеттерге әкеледі.

Алкогольдің салыстырмалы түрде аз дозаларын тұтыну көру қабілетіне және жүргізушінің реакция жылдамдығына айтарлықтай әсер етеді (сурет 11).



Жарыққа
сезімталдық



Заттардың
бұлыңғыр
тартуы



Түстердің
бұрмалануы



Ара
қашықтықты
қате қабылдау



Туннельдік
көру қабілеті
(бұл адамның
перифериялық көру
қабілетін жоғалтатын
ауыр көру жағдайы.)

Сурет 11. Алкогольдің көру қабілетіне әсері



Жүргізуші үшін тізімдегі көру қасиеттерінің қайсысы маңызды деп ойлайсыз? Тыңдаушылармен әрбір тармақты талқылаңыз. Мысалы, қашықтықты қате қабылдау тежеу жолын анықтауға және кез келген маневр жасауға әсер етеді.

Сондай — ақ, алкогольді ішу адамның эмоционалды жағдайына әсер етеді-күле беру немесе қайғыру, ашуланшақтық, себепсіз ызалану әрекеттері пайда болады. Қозғалыстарды үйлестірудің бұзылуы жол жағдайын бағалауға да, көлік құралын басқаруға да қабілетсіздікке әкеледі.

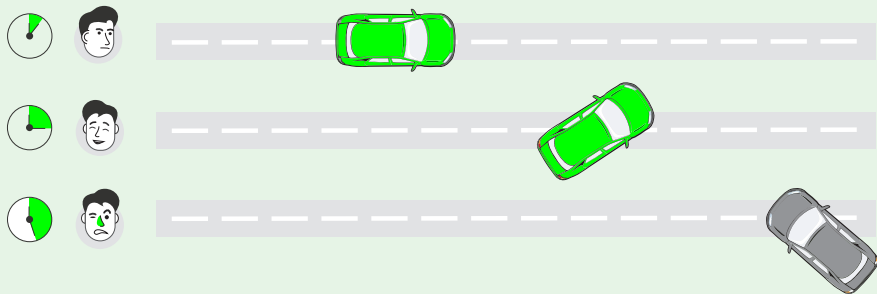
Алкогольдің ағзаға сіңуі қанша уақытқа созылады?

Алкоголь қанға түскен сәттен бастап және оны мимен басқа да маңызды мүшелерге «жеткізген» сәттен бастап мас болу басталғанға дейін 5-тен 30 минутқа дейін уақыт кетуі мүмкін.

Алкогольдік мас болу бірден пайда болмайтынын және бірден аяқталмайтынын есте ұстаған жөн. Мас болу үрдісі қабылданған алкоголь мөлшеріне және оны қабылдау уақытына байланысты 30 минуттан 8 сағатқа дейін немесе одан да көп уақытқа созылуы мүмкін. Сонымен, алкогольдің аз мөлшерін қабылдаған жүргізуші өзінің жағдайын «өте сау» деп қате бағалап, көлік жүргізіп, жолда алкогольдің әсерін сезінуі мүмкін (сурет 12). Сондықтан көлік жүргізеу туралы шешім алкогольді ішкенге дейін қабылдануы керек!



Көлік жүргізбеу туралы шешім алкогольді ішпес бұрын қабылдануы керек!



Сурет 12. Алкогольді мас болу қашан басталады

Алкоголь ағзадан қалай шығарылады?

Қабылданған алкогольдің шамамен 90% бауырға түседі — бұл алкогольді өңдеудің негізгі мүшесі. Мұнда ол метаболизм үрдісіне ұшырайды, нәтижесінде этил спиртінің молекулалары өзгеріп, денеден шығарылады (алкогольді жою фазасы). Алкогольдің қалған 10% — ы денеден тер, көз жасы, зәр және өкпе арқылы шығарылады. Сондықтан біз мас адамның «алкогольдік тынысын» сезінеміз.

Алкогольді өңдеу арнайы алкогольдегидрогеназ (АДГ) ферментінің әсерінен жүзеге асырылады. Алкоголь дегидрогеназ алкогольді улы ацетальдегидке айналдырады, ол басқа бауыр ферменттерінің әсерінен ыдырайды және қарапайым заттар түрінде денеден шығарылады. Орташа алғанда, бауыр сағатына шамамен 8 грамм таза спиртті өңдей алады. Бауырдың 50 грамм таза спиртті өңдеу уақыты кем дегенде 6 сағатты құрайды. Жас ұлғайған сайын алкогольді өңдеу жылдамдығы әдетте төмендейді.



Осы блоктан кейін мына сұрақты қойсақ: Алкогольді (этил спиртін) адам ағзасынан шығаруды тездетуге көмектесетін қандай әдістерді (тұрмыстық деңгейде) білесіз?

Қандағы алкогольдің болуын жасыру немесе оның қаннан шығарылуын тездету туралы өтіріктер

Төменде қандай әрекеттер мас адамға тезірек «сауығуға» көмектесетіні туралы қате түсініктер берілген.

Тамақты көбірек қабылдаңыз. Тамақтың асқазанға түсуі жағдайды уақытша жеңілдетеді, бірақ алкогольдің ағзадан шығарылуын тездетпейді, өйткені организмдегі алкогольдің метаболизм үрдісінің жылдамдығы іс жүзінде тұрақты болып қалады.

Сұйықтықтың көп мөлшерде пайдалану. Сұйықтықты көп мөлшерде шамадан тыс пайдалану ағзаға қауіпті болуы мүмкін және органдар мен тіндердің ісінуіне әкелуі мүмкін!

Құсу тудыру. Құсу асқазандағы ішінара тазарту функциясын ғана орындайды, қанға түскеннен кейін улануға әкелуі мүмкін заттарды алып тастайды («мерзімі өткен» тағамдарды қабылдаған сияқты). Алкогольдік мас болғаннан кейін, егер алкогольді ішкен сәттен бастап аз уақыт өткенде құсу уақытша жеңілдік сезімін тудыруы мүмкін. Сондықтан, мас күйді тудырған алкоголь асқазанда емес, қанда екенін ескеру қажет.

Суық душ қабылдау. Денедегі жылудың күрт жоғалуы (гипотермия) алкогольдің ағзаға әсер етуін тоқтатқандай, күш-қуаттың жоғарылауына жалған сенімділік тудырады, бірақ іс жүзінде олай емес, өйткені алкоголь әлі де қанда және миға әсер ете береді. Сонымен қатар, дене температурасын күрт өзгертуге болмайды, бұл қауіпті болуы мүмкін!

Күшті кофе немесе энергетикалық сусын ішу. Кофеин орталық жүйке жүйесінің ынталандырушысы болып саналады, осы кезде этанол, керісінше, оны тежей түседі. Мас күйінде кофе немесе энергетикалық сусын ішкен кезде екі әрекет те (тежелу мен ынталандыру) орталық жүйке жүйесіне бір уақытта әсер етеді. Бұл жағдайды автомобильдегі тежегіш педаль мен газды бір уақытта басумен салыстыруға болады, яғни миға бір уақытта екі қарама-қарсы белгілер келіп түседі, бұл денсаулыққа үлкен қауіп төндіреді. Адам сергектік сезімін сезінеді, бірақ бұл өте алдамшы сезім.

Спортпен шұғылдану. Қандағы этил спиртінің аз мөлшерінің өзі терлеу арқылы тікелей жойылғанына қарамастан, бұл мөлшер мас күйдің ауырлығын төмендету үшін шамалы. Алкогольді ішу салдарының бірден-бір әсері — ағзадағы сұйықтықтың жоғалуы. Сондықтан алкогольді жою үшін спортпен шұғылдану ұсынылмайды, өйткені бұл ағзадағы сұйықтықтың азайуын күшейтуі мүмкін.

Ұйықтау. Біз ұйықтап жатқанда ағзадағы метаболизм баяулайды. Егер стандартты бірлік* уақытында ересек сау ер адамның денесінен алкогольдің жойылу уақыты шамамен 1 сағат деп, ал әйелдерде 1,5 сағат болса, онда ұйықтау кезінде бұл уақыт артады. Сондықтан, кейбір адамдар ұзақ уақыт өтсе де жиі ояңғанда, мас күйін сезінеді.

Дезинтоксикациялық медициналық шараларды қолдану. Көктамыр ішіне ерітінділерді енгізу этанолдың ағзадан шығарылуын тездетуі мүмкін, алайда мұндай әдістерді қолдану әдетте үйлестірудің (сананың) бұзылуымен көрінетін тоқтату белгілерінің жоғарылауын тудырады. Медициналық тәжірибеде ауырсыну белгілерін (өзін нашар сезіну) азайту үшін көлік құралын басқару қабілетін айтарлықтай төмендететін психоактивті препараттар (дәрілер) қолданылады. Сонымен қатар, егер мас күйін медициналық куәландыру үрдісінде жүргізушінің денесінде психоактивті дәрілік заттардың болу фактісі расталса, онда ол көлік құралын басқару құқығынан айырылады.



САУЫҚҚАН КҮЙГЕ ТЕЗІРЕК ОРАЛУДЫҢ БІРДЕ-БІР ТИІМДІ ӘДІСІ ЖОҚ. Орташа алғанда, бауыр сағатына шамамен 8 грамм таза спиртті өңдей алады және алкогольді ағзадан шығаруға тек уақыт қана көмектеседі.

Ауырсыну (асқыну) жағдайы

Алкоголь қаннан толығымен тазартылған кезде де, ол әлі де болса ағзада қалады, сондықтан мүшелер мен тіндер, соның ішінде ми, әлі де қалыпты жағдайға «оралмаған» саналады. Реакция уақыты біртіндеп қалпына келеді, бірақ оқиғаларды бағамдау әлі де болса жеткіліксіз болады, яғни адам қимылы тезірек болса да, бірақ әрекеті дұрыс болмайды. Алкоголь денеден толығымен шығарылғаннан кейін үш сағаттан астам уақыт ішінде сәйкесімділік қабілеті қатты бұзылған күйінде қалады.



Этанолдың ағзадан шығарылу уақытын және оның ағзаға әсерінің аяқталуын есептеуге тырыспау керек, өйткені алкогольдің белгілі-бір адам ағзасына әсері көптеген факторларға байланысты.

* Алкогольдің бір стандартты бірлігі (АЕ) - 10 мл немесе 8 г таза спиртке (этанол) тең, бұл орташа жастағы ересек адам ағзасының бір сағат ішінде өңдей алатын алкоголь көлеміне сәйкес келеді. Әр түрлі алкогольдік ішімдіктерде алкогольдің стандартты бірлігі (АЕ) әр түрлі.



Жүргізушінің ағзасына алкогольдің әсері қандай факторларға байланысты болатыны туралы топтың пікірін сұраңыз. Слайдқа өтпес бұрын топпен талқылаңыз.

Алкогольдің адам ағзасына әсер ету дәрежесіне байланысты факторлары



ЖЫНЫСЫ
ЖӘНЕ ЖАСЫ



БОЙЫ МЕН
САЛМАҒЫ



ТҰТЫНУДАН
КЕЙІНГІ
УАҚЫТЫ



ГЕНЕТИКАСЫ



ДЕНСАУЛЫҚ
ЖАҒДАЙЫ ЖӘНЕ
ӨЗІНДІК ӘЛ-АУҚАТЫ



АШТЫҚ,
ТАМАҚТАНУЫ



ІШКЕН
АЛКОГОЛЬДІҢ
МӨЛШЕРІ

Сурет 13. Алкогольді ағзаға сіңіру факторлары

Жынысы, жасы, бойы, салмағы. Қарастырылып отырған параметрлер адам ағзасындағы алкоголь метаболизмінің жылдамдығына айтарлықтай әсер етеді. Алкогольді адам ағзасынан шығару жылдамдығына әсер ететін көптеген факторлар бар, оларды ескеру мүмкін де емес. Дегенмен, ғылыми зерттеулердің нәтижелері этанолдың адам ағзасынан шығарылу кезеңінде этанолдың шығарылу жылдамдығы келесі диапазондарда болатынын көрсетеді:

✓ адам қанында

- Ерлер үшін сағатына 0,101-0,254 грамм / литр;
- Әйелдер үшін сағатына 0,121 - 0,274 грамм / литр;

✓ дем шығарғанда

- Ерлер үшін сағатына 0,049-0,112 миллиграмм / литр;
- Әйелдер үшін сағатына 0,061-0,124 миллиграмм / литр.

Генетика немесе төзімділік. Белгілі бір уақыт ішінде этил спиртінің белгілі-бір мөлшерін тұтыну барысында ағзаның тәуелділігі қалыптаса бастайды. Аса төзімділігі жоғары (толерантты) адамдар алкогольді көп мөлшерде ішсе де мас болудың әсері білінбейді, бірақ бұл олардың қандағы алкоголь деңгейінің төмен немесе олардың өмірлік маңызды мүшелеріне әсер етпейді дегенді білдірмейді. Бұл адамдар, басқалармен қатар көлік жүргізе аламыз деп санайды, өйткені олар «мас екенін сезінбейді». Дегенмен, олардың миына жеткен алкоголь рефлексстерді, көру, қабылдау және үйлестіру сияқты функцияларға әсер етеді.

Аштық жағдай (аш болу). Егер біз тамақтанған болсақ, этанолдың сіңуі және оның қанға өтуі баяулайды. Тағамдағы майлар асқазанда этанолды ұстайды, өйткені алкоголь олармен қатар ерімейді. Егер алкоголь аш асқазанға түссе, мас болу тезірек жүреді, өйткені этанол қанға тез өтеді. Тамақ бізді мас болудан құтқармайтынын, тек оны баяулататынын білуіміз маңызды.

Денсаулық жағдайы: дәрі-дәрмектер және эмоционалды жағдай (жай-күй). Адам ағзасындағы этанолдың қанға өтуі және өңделуі, ағзадағы дәрі-дәрмектермен бірге орталық жүйке жүйесіне жағымсыз әсер етуі мүмкін. Медициналық емдеу кезінде алкогольдік ішімдіктерді тұтыну әдетте мүлдем қарсы көрсетілім. Егер ағзада дәрі-дәрмек құрамы қалса, мейлі ол қысқа мерзімді немесе ұзақ мерзімді ем болсын алкогольді ішпеу ұсынылады,



Көлік құралын басқарар алдында кез-келген дәрі-дәрмекті қабылдағанда, оның қолдану жөніндегі нұсқаулығын мұқият оқып шығыңыз.

Егер дәрі-дәрмектің нұсқаулығында оны қолдану бойынша реакция жылдамдығының төмендеуіне әкелуі мүмкін екендігі туралы ескерту болса немесе көлік құралын басқарумен байланысты басқа да ықтимал жанама әсерлер туралы айтылса — бұл дәрі-дәрмекті көлік құралын басқарар алдында қабылдамаңыз немесе көлік құралын басқаруға әсер етпейтін басқа препаратты ұсыну үшін дәрігерге жүгініңіз.

Сондай-ақ, алкогольді ішер алдында болатын психологиялық жағдай сияқты аспектіні ескеру қажет. Алкогольді ішу алдымен жеңілдену мен қуанышпен шатастырылатын босаңсу пен шаттық (эйфория) сезімін тудырады. Бұл сезімдер этанолды кейде адамды қанағаттандыратын және бақытты ететін ынталандырушы зат ретінде көрсетеді. Шындығында, бұл олай емес — иллюзия (елес бейін) жасай отырып, алкоголь ешқашан шаршау, қайғыру, жаман көңіл-күй мәселелерін шешпейді.

Ішімдіктегі этил спиртінің концентрациясы. Ішімдіктегі этил спиртінің концентрациясы неғұрлым көп болса, соғұрлым оның мөлшері қанға көп өтеді, бұл қандағы концентрацияның жоғарылауын тездете отырып және тез мас болуға әкеледі. Бір кружка (шыны аяқ) сыра (250 мл), бір стақан шарап (100 мл) және бір стақан күшті алкоголь (30 мл) шамамен бірдей мөлшерде таза спиртті құрайды.

Уақыт. Жоғарыда айтылғандай, мас болу басталғанға дейін, алкоголь қанға өтіп, оны миға, бұлшықетке және бауырға «жеткізген» сәті 5-тен 30 минутқа дейін созылуы мүмкін. (Сурет 12)



Алкогольдің не екенін, оның бүкіл ағзаға қалай таралатынын, мүшелер мен функцияларға қалай әсер ететінін, оған не тәуелді екенін және оның ағзадан қалай шығарылатынын талқылағаннан кейін тыңдаушыларға алкогольдік мас болу әсерін имитациялайтын (елестететін)

арнайы көзілдірікпен практикалық эксперимент жүргізуді ұсыныңыз. Көзілдірік алкогольдің адамның әдеттегі функцияларын, реакциялары мен әрекеттерін қалай өзгертетінін түсінуге көмектеседі. Қатысушылар мұның бәрін сау жағдайдағы баспен бағалай алады!

Алкогольді мас күйді имитациялайтын (елестететін) көзілдірікті жасау тарихы.

1993 жылы бір күні Майкл Агилардың көзқарасы мен оның өмірге деген көзқарасы мәңгілікке өзгерді. Ол іскерлік кездесуден үйге оралғанда және бірнеше минут қана бұрын 5 жасар ұлы Дэвид пен ұлының досы Тайлер ойнаған аулаға мас жүргізушінің жолдан шығып кіріп кеткенін байқайды. Көлік Дэвидке аз-ақ тиіңкіреп, бірақ Тайлерді іліп кетеді. Тайлер келесі аптаны алған жарақатынан жазылу үшін ауруханада өткізді. Жүргізуші сол күні рульге отыру туралы шешім қабылдаған көршісі екен-бұл оның ұлымен және ұлының досының өміріне зиян келтіретін шешімі еді. Агилар өзінің ашуы мен үмітін ұмыта алмады және осындай қайғылы оқиғалардың алдын алу үшін не істеу керектігі туралы үнемі ойлады. Көп ұзамай Агилар Америка Құрама Штаттары мен шетелдерде мас күйде көлік жүргізудің қорқынышты статистикасы туралы білді. АҚШ — та алкогольмен байланысты ЖКО-дан қаза тапқандар саны Ресейге қарағанда шамамен 29% жоғары.

Бірнеше жылдан кейін Агилар мен оның досы Пэт Флаэрти алкогольді мас болудың физикалық әсерін имитациялайтын (елестететін) көзілдірік ойлап тапты. Олар 1996 жылы inposcop, ltd компаниясын құрды. Ал, қыркүйек айында Майкл Агилар Висконсин губернаторының қатысуымен өткен жол қауіпсіздігі конференциясында Fatal Vision ® прототипін ұсынды. Уақыт өте келе, Fatal Vision көзілдірігі жаңадан бастаған жүргізушілерді оқытуда және алкогольді шамадан тыс тұтынудың алдын алуға бағытталған профилактикалық жұмыстарда кеңінен қолданыла бастады.

2016 жылы Ресейде «Автосаулық» жобасы аясында Android платформасындағы смартфондар мен VR-көзілдіріктері үшін арнайы «Автосаулық» қосымшасы жасалды (2020 жылы қосымша жаңартылды). Бұл қосымша аудиторияда практикалық жаттығулар жасауға арналған. Оқытушының қалауы бойынша, «Автосаулық» қосымшасы Fatal vision көзілдірігін немесе олардың әріптесі Drunk Busters Googles-ті алмастыра алады, оны тек АҚШ-та сатып алуға болады. Қосымшаға «Автосаулық: көлік жүргізу мен алкоголь үйлеспейді» сабағының оқыту курсының өткізу әдістемесінен өткен және «Автосаулық» жобасы шеңберінде сабақтарды өз бетінше өткізуге сертификат алған адам қол жеткізе алады.

КӨЗІЛДІРІКПЕН ЖАТТЫҒУ

Алкоголь адам ағзасына өткен кезде оның денесіне де, орталық жүйке жүйесіне де әсер етеді. Мас болу физикалық және психикалық күйге, таңдау жасау қабілетіне және ұтымды шешім қабылдау жылдамдығына әсер етеді.

Көзілдірік пен «Автосаулық» қосымшасының алкогольден айырмашылығы, көруді алдау арқылы тепе-теңдік, реакция уақыты, визуалды бағалаудың дәлдігі сияқты жеке ерекшеліктерге әсер етеді. Сонымен қатар, көзілдірік ойлау мен санаға әсер етпейді, бұл көзілдірік жаттығуларын жасайтын көптеген адамдарға олардың неге осылай әрекет ететінін түсінуі қиынға соғуы мүмкін.

Көзілдірікпен жаттығу нақтылықтан айрықшаланады, ол орындаушы тапсырманы байсалды ақыл-оймен және байыпты бағалаумен өтеді, бұл мас күйдегі нақты жағдайда болуы мүмкін емес, дененің басқа функцияларының бұзылуымен бірге мидың не болып жатқанын барабар талдау қабілеті бұзылады.



Осы Нұсқаулықтың 1-қосымшасында мас күйді имитациялайтын (елестететін) көзілдірікті қолдану ережелерін және олармен жаттығу әдістемесін мұқият оқып шығыңыз.

Көзілдірікпен жұмыс істеуге қойылатын жалпы талаптар:

Жаттығу өткізу үшін тегіс және алаңы бос баспалдақтарсыз, кедергілерсіз, үстелдер мен орындықтарсыз тегіс жерде қамтамасыз етіңіз. Қатысушылар заттарға соқтығыспауы, олар қысылмаулары, сүрінбеулері керек. Жаттығуға қатысушылардың құлап кетпеуіне және дене жарақатын алып қалмауына көмектесіңіз.

- ✓ Көзілдірік киген кезде баспалдақтармен, басқа тегіс емес беттермен жүруге жол бермеңіз.
- ✓ Көзілдірікті қатысушының тепе-теңдігін жоғалтқан жағдайда оны сақтандыру үшін кезекшілерді қойыңыз.
- ✓ Жаттығу көзілдірігін киер алдында жарақат пен ауру тудырмас үшін қатысушыға нұсқау беріңіз. Егер жүрек айну немесе бас айналу сезімі пайда болса, көзілдірікті дереу алып тастау керек.
- ✓ Егер топтағы біреу «теңіз ауруынан» зардап шегетін болса, оларға бақылаушылар қатарында болуды және көзілдірік жаттығуларын жасамауды ұсынған дұрыс.
- ✓ Тыңдаушылардың жүгіруіне немесе көзілдірікпен жарысуына жол бермеңіз. Бұл жарақатқа ұрындыруы мүмкін.
- ✓ Егер арнайы құрылғылармен және нұсқаушының қосарланған басқаруымен жабдықталмаса, көзілдірік киген тыңдаушылардың кез-келгеніне көлік құралын басқаруына жол бермеңіз.
- ✓ Бір адамның көзілдірікпен жаттығуында 10 минуттан артық пайдалануына жол берілмейді, өйткені олар тәуелділікке ұрындыруы мүмкін.
- ✓ Мас күйді имитациялайтын көзілдірікпен күнге қарауға болмайды.

Көзілдірікпен жаттығуды орындауға арналған нұсқаулар:

1. Көрейік? Оқытушы мас күйді имитациялайтын көзілдірікпен жаттығуларға қатысуды ұсынады және көзілдірікті мас күйде көлік жүргізудің алдын алу сабағында практикалық тренажер ретінде ұсынады; егер уақыт болса, бұл құралдың жасалу тарихын баяндайды.
2. Оқытушы көзілдірікпен жұмыс істеу кезінде қауіпсіздік ережелері туралы айтып және жаттығуды орындау үшін тегіс орын мен қауіпсіз кеңістікті қамтамасыз етеді.
3. Мұғалім жаттығуды орындау үшін бір адамды ортаға шақырады, ал топқа жаттығуды орындаушыны бақылау, орындаушының барлық әрекеттерін кейінірек талқылау үшін жазу тапсырмасы беріледі.
4. Оқытушы алдымен қатысушының қандай әрекеттер жасау керектігін көрсетеді және алдымен көзілдіріксіз қайталауды сұрайды. Мысалы, ол еденде алдын-ала дайындалған түзу сызықтан өтіп, сұқ саусағыңызбен алдын-ала дайындалған «нысанаға» (немесе болжамды белгіге) нұсқайды.

5. Қатысушы оқытушының нұсқауымен, кез келген сау адам оңай орындай алатын көзілдіріксіз қарапайым жаттығуды орындайды. Оқытушы одан нені сезгендігі туралы айтуды сұрайды (оңай/ қиын/ ыңғайлы ма?)
6. Содан кейін қатысушы арнайы көзілдірік киіп, сол әрекеттерді қайталайды. Топқа оның жасайтын әрекеттері туралы дауыстап кеңес айтуға немесе көмек көрсетуге тыйым салынады.
7. Оқытушы қатысушыдан көзілдірігін шешіп, топқа өзінің нені сезгендігі туралы айтып беруін сұрайды.
8. Оқытушы топтың басқа мүшелерінен не байқағандығы туралы бір-бірлеп айтуды сұрайды: не байқады, адамның көзілдіріксіз және көзілдірікті әрекет етуінің арасында қандай өзгерістер болды, бұл өзгерістер нені білдіреді? Іс-әрекеттердің дәлдігін ғана емес, олардың орындалу жылдамдығын да, үйлестіруді де тіркеп алу керек.

Соңында оқытушы қатысушыларға көзілдіріктегі әрекеттер мен мінез-құлықты автомобильдің басқаруында, жолдағы, жол қозғалысының басқа қатысушыларымен өзара әрекеттесуіндегі нақты әрекеттермен салыстыруға көмектеседі.



Қатысушылармен мас жүргізушілердің назары туралы мәселені келесі сұрақтармен талқылау ұсынылады: егер толық сау адам тек көлік ағынындағы қозғалысқа назар аударса, онда мас адамға не бағытталады? Жауаптарды тыңдаңыз. Талқылау және толықтыру келесідей: 1) мас

жүргізуші аздап іштім және мен саумын деп сезіну арқылы өзін тыныштандырады – бұл оның назарының бір бөлігін алады; 2) мас жүргізуші полицияның тексеруіне қалай «түсіп қалмайтыны» туралы ойлайды — және бұл оның назарының бір бөлігін алады; 3) мас жүргізуші айналма жолдар туралы, ең қауіпсіз орынды қайдан табу керектігі, «байқалмауы» үшін қалай қозғалу керектігі туралы ойлайды — және бұл да оның біраз назарын аудартады.



Оқытушының топпен бірге жасауы керек тұжырымдар: «алкоголь» («мас» көзілдірік) әсерінен сыныпта қарапайым жаттығулар жасау мүмкін емес. Сол сияқты, алкогольдің әсері көлік жүргізу мен жолдағы мінез-құлыққа әсер етеді.

Рульде сау болыңыз! Тіпті алкогольдің бір ұрттамы көлік жүргізушіні мас етеді. Рульге отырғанда сау болыңыз!

Алкогольдің көлік жүргізуге және жолдағы мінез-құлыққа әсері

Қолда бар ғылыми мәліметтерге сәйкес, алкогольден қатты мас дәрежеде болған жүргізушіге ғана емес, сонымен қатар алкогольдің салыстырмалы түрде аз мөлшерін қолданған жүргізушілер де жолда үлкен қауіп төндіреді. Бұл ағзадағы этанолдың салыстырмалы түрде аз мөлшері бар жүргізушілер өздерінің мінез-құлқын жеткілікті деп бағалайды және көлікті сау адам тәрізді түрде басқарады, бұл уақытта олардың санасы «бұлшықет жады» (қатқан түсінік) оймен, жолдағы жағдайды визуалды бағалау мен алкоголь әсерінен реакция жылдамдығы өзгереді (сурет 14)

Қандағы алкоголь жүргізушінің мінез-құлқына әсер ете отырып, қобалжытады және төмендетеді:

- ✓ **Стратегиялық деңгей:** ойлау, пайымдау, бағалау.
- ✓ **Назар аудару деңгейі:** тәуекелдерді ескеру, маневрді есептеу.
- ✓ **Қабылдау деңгейі:** көру аймағы, қашықтықты анықтау.
- ✓ **Тактикалық деңгей:** бұрылу, жылдамдық, тежеу.
- ✓ **Қозғалыс деңгейі:** қозғалысты үйлестіру.

МАС ЖҮРГІЗУШІНІҢ СТРАТЕГИЯСЫ МЕН ТАКТИКАСЫ



ШЕШІМ

Жүру керек пе, жоқ па?
«Мен жүре аламын»



РЕАКЦИЯ

маневрлер, ағындағы
алмасу, сары түске өту

НАЗАР АУДАРУ ҚАБЫЛДАУ, ҚОЗҒАЛЫСТЫҢ ШОҒЫРЛАНУ ДЕҢГЕЙІ



НАЗАР АУДАРУ

Барлық нақтылықты қамти
алмайды және оларды
ағындағы қалыптың жалпы
жағдайына сәйкестендіре
алмайды



ҚАБЫЛДАУ

Қашықтық пен
жылдамдықты қате
бағамдау

Сурет 14. Алкогольдің жүргізушінің мінез-құлқына әсері

ЖКО – ның пайда болуына не әсер етеді

Қазақстан Республикасындағы жол-көлік апаттарының статистикасынан көріп тұрғандай, ЖКО-ның 86% – ы жол қозғалысы ережелерін бұзған автокөлік құралдарының жүргізушілерінің кінәсінен болады. Алайда, іс жүзінде 100% жағдайда бірқатар ілеспе факторлардың үйлесімі орын алады: тәжірибенің жеткіліксіздігі, жылдамдықты дұрыс таңдамау, жүргізушінің шаршауы, белгілеудің болмауы, тәуліктің қараңғы уақытында жарықтың жеткіліксіздігі, көліктің нашар жағдайы, жол қозғалысының басқа қатысушыларының қате әрекеттері және басқалары.

Көптеген елдердің апаттық статистикасы, қараңғыда ЖКО болу қауіптілігі күрт артаындығын көрсетеді. Қараңғыда жүргізуші жағдайды әлдеқайда нашар қабылдайды, көлігінің жылдамдығын аз дәлдікпен бағалайды және ең бастысы, қарсы бағытта келе жатқан көліктердің жарық шамдарының шағылысуынан көрмей қалады. Осы кезеңдерде қозғалыс көлемі тәуліктің жарық уақытына қарағанда 5-10 есе төмен болғанына қарамастан, тәуліктің қараңғы уақытында ЖКО – ның үлесі олардың жалпы санының 40-60% – ын құрайды, ал кейбір ЖКО түрлерінің қауіптілігі 3 – 4 есе артады:

- Жүріс бөлігінің шетіндегі жаяу жүргіншілерді соғу (қағып кету) — күндіз **10%**, қараңғы уақытта — **90%**;
- Жол бойында келе жатқан велосипедшілерді соғу (қағып кету) — күндіз **28%**, қараңғы уақытта — **72%**;
- Автомобильдердің қозғалмайтын кедергілерге соғылуы — күндіз **38%**, қараңғы уақытта — **62%**.

Тәуліктің қараңғы уақытында қозғалыс қаупін арттырудың негізгі алғышарты-адамның көру қабілетінің физиологиялық ерекшеліктеріне байланысты жүргізушілердің

жолды және қоршаған ортаны визуалды қабылдау тиімділігінің күрт төмендеуі. Егер қарастырудың негізінде жағдайға бағалау жүргізілетін ақпараттың 90% — дан астамын ескеретін болсақ, жүргізушіге көру арқылы көмегінің, содан кейін тәуліктің қараңғы уақытында оның әрекеттерінің сенімділігінің төмендеуі айқын болады.

Барлық ЖКО-ның көп үлесі қалалар мен елді мекендерде орын алуда. Олардың шамалы аумағы бөлігін алып жатқан барлық ЖКО-ның 20% – ға жуығы қиылыстарда шоғырланады. Қиылыстан қауіпсіз өтудің шешуші сәті болып қиылыстағы бүйірлік көріну жағдайларына байланыстылығы. Егерде көріну бұрышы құрылымдармен, өсімдіктермен немесе жарнамалармен шектелмесе, бүйірлік көрінудің қауіпсіз қашықтығы (BRBV) қозғалыс жылдамдығынан күрт артады: 20, 40 немесе 60 км/сағ жылдамдықта, бүйірлік көрінудің қауіпсіз қашықтығы сәйкесінше 10, 30 және 60 метр. Көріп отырғандарыңыздай жылдамдық 3 есе артқан кезде қауіпсіз қашықтыққа қойылатын талаптар 6 есе артады!

Жоғарыда келтірілген мысалдар сап-сау жүргізушілер үшін маңызды қауіп факторлары болып табылады. Мас күйдегі жағдай барлық мүмкін болатын қолайсыз факторлардың «күшейткіші» және «қосқышы» болып табылады. Дәл осы жерде алкогольдің көлік құралын басқару кезіндегі апат қаупіне әсер етуінің ерекше механизмі жатыр.



Мас күйде көлік жүргізу барысында мүмкін болатын факторлардың әрбірі үшін қауіп артады!

Мәскеу автомобиль-жол мемлекеттік университетінде (МАЖИ) жүргізілген зерттеулер қауіптілік дәрежесі бойынша мас күйде автокөлікті басқаруды ақаулы тежегіш жүйесі бар көлікті басқарумен қатар қояды.

ЖАЗБА ҮШІН



3 БӨЛІМ

МАС КҮЙДЕ КӨЛІК ЖҮРГІЗУ ЖӘНЕ ЗАҢ



Уақытты үнемдеу және осы бағдарламалық материалды мұқият зерделеу мақсатында бұл тақырыпты дәстүрлі курс аясында, «Автосаулық» сабағына дейін немесе одан кейін егжей-тегжейлі беруге болады. Егер біз бұл тақырыпты курсанттармен «Автосаулық» аясында талдайтын болсақ,

бірақ қысқаша айтқанда, талқылау үшін осындай сұрақтар орынды болады: 1. Қылмыстан қателіктің айырмашылығы неде? Уақыт беріңіз, жауаптарды тыңдаңыз. Дұрыс жауап: білместікпен қателік жасаймыз, ал заңды біле отырып жасаған қателік — бұл қылмыс. Бұл сабақта мен сізді білместіктен ажыратамын. 2. Не көбірек әсер етеді: заңның қаталдығы немесе жазадан қаша алмау? Заңның қатаңдығының шегі бар ма? Егер заң болмаса, мінез-құлыққа не әсер етуі мүмкін? 3. Алкогольді ішкеннен кейін көлік жүргізген адам заңды бұзғанын түсінеді ме? (кейінірек сіз заңның өлшеу құралының қателігін түзететінін, бірақ жүргізушінің қанындағы алкогольдің болуына жол берілмейтінін талқылайсыз). Дұрыс жауап: иә, түсінеді.

Заңнама

Көлік құралын мас күйде басқарғаны үшін Қазақстан Республикасында жауапкершіліктің екі түрі көзделген: әкімшілік және қылмыстық. Көлікті мас күйде басқарғаны үшін жаза 2020 жылдың басынан бастап Қазақстан Президенті Қасым-Жомарт Тоқаевтың талабы бойынша күшейтілді.

Әкімшілік жауапкершілік*:

ҚР ӘҚБтК 608-бап. Жүргізушінің көлік құралын алкогольдік, есірткілік және (немесе) уытқұмарлық масаң күйде басқаруы, сол сияқты көлік құралын алкогольдік, есірткілік және (немесе) уытқұмарлық масаң күйдегі адамның басқаруына беру.

ҚР ӘҚБтК 608-бабының 1-бөлігі мас күйінде жүрген жүргізушілер үшін әкімшілік жауапкершілік қарастырылған:

Жүргізушінің көлік құралын алкогольдік, есірткілік және (немесе) уытқұмарлық масаң күйде басқаруы, сол сияқты көлік құралын алкогольдік, есірткілік және (немесе) уытқұмарлық масаң күйдегі адамның басқаруына беру — 15 тәулікке әкімшілік қамаққа алуға және 7 жыл мерзімге көлік құралын басқару құқығынан айыруға алып келеді. (сурет 15)



Сурет 15. Көлік құралын мас күйінде басқарудағы жүргізушінің әкімшілік жауапкершілігі.

ҚР ӘҚБтК 608-бабының 3 бөлігі. Осы баптың бірінші бөлігінде көзделген, жәбірленушінің денсаулығына қылмыстық жазаланатын іс-әрекет белгілері жоқ зиян келтіруге немесе көлік құралдарын, жүктерді, жол құрылыстары мен өзге де құрылыстарды не өзге мүлікті бүлдіруге әкеп соққан әрекеттер — **20 тәулікке** әкімшілік қамаққа алуға және **7 жыл** мерзімге көлік құралын басқару құқығынан айыруға алып келеді.

3-1 бөлігі. осы баптың бірінші бөлігінде көзделген, әкімшілік жаза мерзімі өткеннен кейін бір жыл ішінде қайталап жасалған әрекеттер — **20 тәулікке** әкімшілік қамаққа алуға және **8 жыл** мерзімге көлік құралын басқару құқығынан айыруға алып келеді.

*Әкімшілік құқық бұзушылық туралы 2014 жылғы 5 шілдедегі № 235-V, өзгерістермен 2019ж.
https://kodeksy-kz.com/ka/ob_administrativnyh_pravonarusheniyah/608.htm

3-2 бөлігі. Осы баптың үшінші бөлігінде көзделген, әкімшілік жаза мерзімі өткеннен кейін бір жыл ішінде қайталап жасалған әрекеттер **25 тәулікке** әкімшілік қамаққа алуға және **9 жыл** мерзімге көлік құралын басқару құқығынан айыруға алып келеді.

6 бөлігі. Осы баптың бірінші, екінші және үшінші бөліктерінде көзделген, көлік құралдарын басқару құқығы жоқ адамдар жасаған әрекеттер **20 тәулікке** әкімшілік қамаққа алуға әкеп соғады.

7 бөлігі. Осы баптың 6 бөлігінде көзделген әкімшілік жаза мерзімі өткеннен кейін бір жыл ішінде қайталап жасалған, осы баптың алтыншы бөлігінде көзделген әрекеттер **30 тәулікке** әкімшілік қамаққа алуға әкеп соғады.



Алкогольдік, есірткілік және/немесе уытқұмарлық масаңдықты тудыратын заттарды ҚОЛДАНУҒА ТЫЙЫМ САЛЫНАДЫ. «Рұқсат етілген промилль» жоқ – « жалпы өлшеудің мүмкін болатын қателігі» бар

ПРОМИЛЛЕ. Қазақстанда «рұқсат етілген промилле» термині жоқ. 2017 жылы бекітілген» медициналық куәландыруды жүргізу қағидаларында «қандағы алкоголь құрамының кестесі бар қосымша болды, оған сәйкес алкоголь құрамында 0,5 – 1,5 промилле, орташа — 1,5 – 2,5, ауыр — 2,5 – 3,0 және ауыр — 3,0 жоғары болған кезде жеңіл мас болу диагнозы қойылды. Яғни, 0,5 промиллеге дейін демалдырғыштың көрсеткіштерімен жүргізуші байсалды болып саналды. Осыдан «рұқсат етілген нормалар» туралы жалпы пікір пайда болды, бұл іс жүзінде қате түсінік.

МЕДИЦИНАЛЫҚ КУӘЛАНДЫРУ. Жаңартылған ережелерде мұндай қосымша жоқ. Полиция қызметкері жүргізушіні медициналық тексеруге апаруға құқылы, тіпті егер үрлегеннің өзінде (дем шығаруда) 0,5 промилледен аз болса да, жүргізуші күдік туғызады. Қорытындының негізі жағдайды кешенді бағалау түріндегі клиникалық тексеру деректері болады (сыртқы түрі, мінез-құлқы, санасы, сөйлеуі, Ромберг тұрғысынан тұрақтылығы). Сонымен қатар, олар үрлегендегі (дем шығаруда) ауаны талдайды, ал даулы жағдайларда қан немесе зәр талдауын алады. Егер мас болу анықталса, келіспейтін жүргізушілердің кез-келген мемлекеттік медициналық мекемеде тәуелсіз сараптамадан өтуіне екі сағат уақыт бар. Медициналық куәландырудан бас тартқан жүргізуші автоматты түрде «мас» деп танылады. 2020 жылдан бастап бұл үшін 15 тәулік әкімшілік қамауға алу және 8 жылға басқару құқығынан айыру көзделген. Бұған дейін 3 жылға құқығынан айыруға болатын.



Алкогольдік, есірткілік және (немесе) уытқұмарлық мас күйде көлік жүргізген жүргізуші заңды бұзып үлгереді. Егер бұл жағдайда ол адамдардың денсаулығына немесе өміріне зиян келтірген ЖКО-ын жасаса, оған түрмеге қамалу қаупі төнеді.

Қылмыстық жауапкершілік:

Мас күйде жол жүрісі қағидаларын бұзу қылмыстық жазаланатын іс-әрекет болып табылады, ол үшін жауапкершілік Қазақстан Республикасы Қылмыстық кодексінің (ҚР ҚК) 345-1-бабының және 346-бабының талаптарымен реттеледі.

*ҚР Қылмыстық Кодексі***

345-бап 1- бөлігі. Алкогольдік есірткілік және (немесе) уытқұмарлық масаң күйде көлік құралдарын басқаратын адамдардың жол қозғалысы немесе көлік құралдарын пайдалану қағидаларын бұзуы

1. Автомобильді, троллейбусты, трамвайды не басқа да механикалық көлік құралын басқаратын адамның алкогольдік, есірткілік және (немесе) уытқұмарлық масаң күйде жол жүрісі немесе көлік құралдарын пайдалану қағидаларын абайсызда адамның денсаулығына ауырлығы орташа зиян келтіруге алып келген бұзуы — белгілі бір лауазымдарды атқару немесе белгілі бір қызметпен айналысу құқығынан 10 жыл мерзімге айыра отырып, 1000 айлық есептік көрсеткішке дейінгі мөлшерде айыппұл салуға не сол мөлшерде түзеу жұмыстарына, не 400 сағатқа дейінгі мерзімге қоғамдық жұмыстарға тартуға, не 1 жылға дейінгі мерзімге бас бостандығын шектеуге, не сол мерзімге бас бостандығынан айыруға жазаланады.

2. Абайсызда адамның денсаулығына ауыр зиян келтіруге алып келген дәл сол іс-әрекет — белгілі бір лауазымдарды атқару немесе белгілі бір қызметпен айналысу құқығынан 10 жыл мерзімге айыра отырып, 3000 айлық есептік көрсеткішке дейінгі мөлшерде айыппұл салуға не сол мөлшерде түзеу жұмыстарына, не 1200 сағатқа дейінгі мерзімге қоғамдық жұмыстарға тартуға, не 3 жылға дейінгі мерзімге бас бостандығын шектеуге, не сол мерзімге бас бостандығынан айыруға жазаланады

**14-тарау. 345-1-баппен толықтырылды-ҚР 27.12.2019 № 292-VI Заңымен (қолданысқа енгізілу тәртібін 2-баптан қараңыз).



ДЕНСАУЛЫҚҚА АУЫР ЗИЯН КЕЛТІРУ

3000 айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде айыппұл не сол мөлшерде түзеу жұмыстарымен не 1200 сағатқа дейінгі мерзімге қоғамдық жұмыстарға тарту арқылы не 10 жыл мерзімге белгілі бір лауазымдарды атқару құқығынан айыра отырып, 3 жылға дейінгі мерзімге шектеу немесе бас бостандығынан айыру.

Сурет 16. Мас күйде көлік жүргізгені үшін қылмыстық жауапкершілік

3. Осы баптың 1 бөлігінде көзделген, абайсызда адам өліміне алып келген іс-әрекет – белгілі бір лауазымдарды атқару немесе белгілі бір қызметпен айналысу құқығынан 10 жыл мерзімге айыра отырып, 7 жылға дейінгі мерзімге бас бостандығын шектеуге, не сол мерзімге бас бостандығынан айыруға жазаланады.

4. Осы баптың 1 бөлігінде көзделген, абайсызда екі немесе одан көп адамның өліміне алып келген іс-әрекет — белгілі бір лауазымдарды атқару немесе белгілі бір қызметпен айналысу құқығынан өмір бойына айыра отырып, 7 жылдан 10 жылға дейінгі мерзімге бас бостандығынан айыруға жазаланады.



АДАМ ӨЛІМІ

Белгілі бір лауазымдарды 10 жыл мерзімге атқару құқығынан айыра отырып 3 жылға дейінгі мерзімге бас бостандығынан айыру немесе шектеу.



ЕКІ НЕМЕСЕ ОДАН ДА КӨП АДАМНЫҢ ӨЛІМІ

Белгілі бір лауазымдарды атқару және белгілі бір қызметпен айналысу құқығынан өмір бойы айыра отырып 7 жылдан 10 жылға дейінгі мерзімге бас бостандығынан айыру.

Сурет 17. Мас күйде көлік жүргізгені үшін қылмыстық жауапкершілік

Ескерту. Осы бапта көрсетілген адамдарға көлік құралдарын басқару құқығынан айырылған адамдар жатпайды.

2021 жылы Қазақстанда мас күйінде рульге отырған, бірақ осыған ұқсас бұзушылық үшін бұрын құқығынан айырылған жүргізушілер үшін жауапкершілік күшейтілді. Мұндай адамдардың жауапкершілігі қылмыстық теріс қылықтар санатынан қылмыстар санатына ауыстырылды. Бұл ретте көлік құралдарын басқарудан өмір бойына айыра отырып, 5 жылға дейінгі мерзімге бас бостандығынан айыру көзделген. Енді мас күйінде көлік жүргізген жүргізушіге басқару құқығынан айырып, нақты мерзімге бас бостандығынан айыру қаупі төніп тұр. Одан да ұзақ мерзім — 8 жылға дейін-мұндай жүргізушілерге, егер олар адамдар зардап шегетін ЖКО жасап қауіп төндірсе. Егер олардың кінәсінен адамдар апаттан қайтыс болса, Қылмыстық кодексте 10 жылға дейін бас бостандығынан айыру жазасы қарастырылған. Сондай ақ, олар түрмеден шыққаннан кейін де, олар ешқашан көлік жүргізу құқығына ие бола алмайды.

346-бап*. Көлік құралдарын басқару құқығынан айырылған және алкогольдік, есірткілік және (немесе) уытқұмарлық масаң күйдегі адамның көлік құралын басқаруы, сол сияқты көлік құралын басқаруды осындай адамға беру немесе көлік құралын осындай адамның басқаруына жол беру**

1 бөлігі. Көлік құралдарын басқару құқығынан айырылған және алкогольдік, есірткілік және (немесе) уытқұмарлық масаң күйдегі адамның көлік құралын басқаруы не көлік құралын басқаруды осындай адамға беру, сол сияқты осындай адамның көлік құралын басқаруына лауазымды адамның немесе көлік құралы меншік иесінің не иеленушісінің жол беруі — белгілі бір лауазымдарды атқару немесе белгілі бір қызметпен айналысу құқығынан өмір бойына айыра отырып, 5000 айлық есептік көрсеткішке дейінгі мөлшерде айыппұл салуға не сол мөлшерде түзеу жұмыстарына, не 1200 сағатқа дейінгі мерзімге қоғамдық жұмыстарға тартуға, не 5 жылға дейінгі мерзімге бас бостандығын шектеуге, не сол мерзімге бас бостандығынан айыруға жазаланады.



МАС КҮЙДЕ ҚАЙТА КӨЛІК ЖҮРГІЗГЕНІ ҮШІН

5000 айлық есептік көрсеткішке дейінгі мөлшерде айыппұл не сол мөлшерде түзеу жұмыстарымен не 1200 сағатқа дейінгі мерзімге қоғамдық жұмыстарға тартумен не белгілі бір лауазымдарды атқару және белгілі бір қызметпен айналысу құқығынан өмір бойына айыра отырып, 5 жылға дейінгі мерзімге шектеу немесе бас бостандығынан айыру.

Сурет 18. ҚР Қылмыстық кодексінің 346.1-бабы.

2 бөлігі. Осы баптың бірінші бөлігінде көзделген, абайсызда көлік құралдарын, жүктерді, жол құрылысжайларын және өзге де құрылысжайларды не өзге мүлікті бүлдіруге, сол сияқты адамның денсаулығына жеңіл зиян келтіруге алып келген әрекеттер — белгілі бір лауазымдарды атқару немесе белгілі бір қызметпен айналысу құқығынан өмір бойына айыра отырып, 4 жылдан 6 жылға дейінгі мерзімге бас бостандығынан айыруға жазаланады.

***346-бап жаңа редакцияда - 27.12.2019ж. № 292-VI ҚР Заңымен.
https://kodeksy-z.com/ka/ugolovnyj_kodeks/346.htm

3 бөлігі. Абайсызда адамның денсаулығына ауырлығы орташа зиян келтіруге алып келген дәл сол іс-әрекеттер — белгілі бір лауазымдарды атқару немесе белгілі бір қызметпен айналысу құқығынан өмір бойына айыра отырып, бес жылдан жеті жылға дейінгі мерзімге бас бостандығынан айыруға жазаланады.

4 бөлігі. Осы баптың бірінші бөлігінде көзделген, абайсызда адамның денсаулығына ауыр зиян келтіруге алып келген іс-әрекеттер — белгілі бір лауазымдарды атқару немесе белгілі бір қызметпен айналысу құқығынан өмір бойына айыра отырып, алты жылдан сегіз жылға дейінгі мерзімге бас бостандығынан айыруға жазаланады.

5 бөлігі. Осы баптың бірінші бөлігінде көзделген, абайсызда адам өліміне алып келген іс-әрекеттер — белгілі бір лауазымдарды атқару немесе белгілі бір қызметпен айналысу құқығынан өмір бойына айыра отырып, жеті жылдан тоғыз жылға дейінгі мерзімге бас бостандығынан айыруға жазаланады.

6 бөлігі. Осы баптың бірінші бөлігінде көзделген, абайсызда екі немесе одан көп адам өліміне алып келген іс-әрекеттер — белгілі бір лауазымдарды атқару немесе белгілі бір қызметпен айналысу құқығынан өмір бойына айыра отырып, сегіз жылдан он жылға дейінгі мерзімге бас бостандығынан айыруға жазаланады.

Зандарды жетілдірумен қатар құқық қолдану практикасын немесе полицияның қадағалау әрекеттерін жетілдіру қажет. Әкімшілік және қылмыстық жазалардың тиімділігінің жалпыға бірдей танылған шарты олардың бұлтартпастығы болып табылады, сондықтан құқық бұзушылықты анықтау ықтималдығын, жазалар бойынша шешім қабылдау жылдамдығын, жол қозғалысы ережелерін бұзған жол қозғалысының барлық қатысушылары үшін олардың орындалуын және жариялылықты арттыруға дәйекті түрде қол жеткізу қажет.

Мас күйінде көлік жүргізу қаупін азайтудағы табысты анықтайтын **факторлар:**

- ✓ Құқық бұзушылықтарды анықтаудың жоғары ықтималдығы-әрқашан, барлық жерде және әркім үшін,
- ✓ Жазаның дәрежесі мен ауырлығы,
- ✓ Жазаны орындаудың еріксіздігі,
- ✓ Жаза туралы шешімнің жариялылығы.



Сіздің білуіңізше, мемлекеттің қолында мас күйде көлік жүргізудің алдын алуының қандай әдіс-тәсілдері бар? (топпен талқылаңыз, содан кейін слайдты көрсетіңіз).

Құқық қолдану

2021 – 2030ж.ж. жол қозғалысы қауіпсіздігін арттыру жөніндегі Онжылдық іс-қимыл шеңберінде әртүрлі елдердің үкіметтері кешенді саясат жүргізуді, оның ішінде мас күйде көлік жүргізудің алдын алу бойынша да: заңнаманы қатаңдату, заңның орындалуы бойынша полицияның қадағалау іс-әрекеттері күшейтіледі, профилактикалық іс-шаралар жүргізіледі (сурет 19). Қадағалау әдістері жетілдірілуде, соның ішінде бейнебақылау, үздіксіз және таңдамалы тексерулер, көлік ағынындағы ықтимал қаскөйлерге қатысты «полицияға хабарлау» сияқты қоңырауларға қоғамның көзқарасы өзгеруде.



Сурет 19. Мас күйде көлік жүргізудің алдын алу жолдары

Көлік құралын (КҚ) басқарудан шеттету, алкогольді мас күйін куәландыру және алкогольді мас күйін медициналық куәландыру

Қазақстан Республикасында бұл рәсімдер мынадай құжаттармен регламенттеледі: «мас күйін куәландыруға, мас күйін куәландыруға жіберу және оның нәтижелерін ресімдеу қағидалары» (04.06.2003 N528) және «психоактивті затты пайдалану фактісін және мас күйін анықтау үшін медициналық куәландыруды жүргізу қағидалары» (25.11.2020).

Мас күйін анықтау және тексеру. Тексеру қалай өтеді?



Бейнероликті қоспас бұрын, оқытушы мұқият қарауды сұрайды және оны көргеннен кейін жүргізуші мас күйінде деп болжауға жол полициясы инспекторының қандай негіздері болуы мүмкін екенін талқылайтынымызды жариялайды.



№ 2 БЕЙНЕ.
Алкогольдік мас күйін куәландыру қалай өтеді

Жүргізушіге жазаны қолдану үшін оның кінәсін дәлелдеу қажет.

Инспектор көлікті тоқтатқан сәтке дейін де жолдағы сипаттамасы бойынша жанама белгілер анықталуы мүмкін..

Мас жүргізушіні қалай тануға болады

Алкогольдің әсерінен жүргізушіде көлік жүргізу техникасында келесі өзгерістер болуы мүмкін:

- ✓ артық және жылдамдықтың жиі күрт өзгеруі;
- ✓ жиі негізсіз тежеу;
- ✓ жолдағы «іلمек», бір жолақтан екіншісіне негізсіз, күтпеген ауысу;
- ✓ қауіпсіз қашықтықты сақтамау;
- ✓ «Тұтас қос сызық» қиылысы немесе жол жиегіне, жиекке, тротуарға шығу;
- ✓ бұрылуға міндетті түрде шеткі қатардан ғана емес;
- ✓ «газ» және «тежегіш» педальдарынан «шатасуы», бағдаршамның қызыл және жасыл белгілерінен, алыс және жақын жарықты қолдану қажеттіліктерін (сурет 20).



Сурет 20. Көлік жүргізу кезінде мас жүргізушіні қалай тануға болады

Көлік тоқтағаннан кейін инспектор құжаттарды тексеру кезінде басқа жанама белгілерге назар аудара алады.

Мұндай белгілерге мыналар жатады:

- ✓ ауыздан алкогольдің иісі;
- ✓ тұруының тұрақсыздығы;
- ✓ сөйлеудің бұзылуы;
- ✓ бет терісі түсінің күрт өзгеруі;
- ✓ жағдайға сәйкес келмейтін мінез-құлық танытуы



Көлік құралының жүргізушісінде осы белгілердің кез-келгенінің болуы үрлеу (дем шығарған) кезінде алкогольдің бар-жоғын тексеруге жеткілікті негіз болып табылады.

Мас жүргізушілердің кінәсінен апаттың алдын алу қазақстандық полицияның басым міндеттерінің бірі болып қала береді. Күнделікті жол қозғалысын қадағалау және мас күйінде көлік жүргізу фактілерінің жолын кесу бойынша рейдтік іс-шаралар жүргізіледі. Жыл сайын көлік жүргізетін 25-30 мың мас жүргізушіні жол полициясының қызметкерлері анықтайды. Полиция департаменттері куәгерлерді 102 телефоны бойынша мас жүргізушілер мен көлік жүргізушілері туралы дереу хабарлауға шақырады. Халықтың белсенді азаматтық ұстанымы адамдардың өмірін сақтап қалуы мүмкін.

2021 жылғы 14 қаңтарда Астана қаласында «102» телефоны номеріне дүкен сатушысынан дүкеннен арақ иісі шығып тұрған ер адамның екі бөтелке арақ сатып алып рульге отырғаны және кетіп қалғаны туралы хабар келіп түсті. Автокөлік патрулінің экипажы мас күйде құқық бұзушының көлігін тауып, тоқтатты. Құжаттарды тексеру барысында ер адамнан алкогольдің өткір иісі шығып тұрды. Медициналық куәландыруға сәйкес, 34 жастағы жүргізуші көлікті орташа ауырлықтағы мас күйінде басқарған. Мас жүргізушіге қатысты ҚР ӘҚБтК 1-бөлігінің 608-бабы бойынша әкімшілік іс қозғалды, автомашина коммуналдық тұраққа жіберілді. Әкімшілік соттың шешімімен ер адам 15 тәулікке қамауға алынып, 7 жыл мерзімге көлік құралын басқару құқығынан айырылды. Дереккөз: <https://www.gov.kz/memleket/entities>

НАЗАР АУДАРЫҢЫЗ!

1. Қызметтік куәлік (ашып көрсету түрінде)
2. Төсбелгі
3. Нысанды (формалы) киім-кешек
4. Куәгерлер немесе бейне түсіру

АЛКОМЕТР

1. Тұтас пломба
2. Соңғы тексерістен өткен күні бар құжаты
3. Басып шығару құрылғысы
4. Жаңа оралған ауыз қуысына арналған түтікше (мундштук)
5. Өлшеу құралының түріне беретін сертификат немесе куәлік



1,2 Л.

Дем көлемі



25 СЕК.

Сынақ уақыты



<0,16 МГ/Л

Ауа

Сурет 21. Тексеру қалай өтеді? Ресейдегі алкогольді мас күйді куәландыру шарттары

Сонымен, Ресей Федерациясындағы алкогольдік мас күйді куәландыру:

- ✓ Оны тек полиция қызметкерлері жүргізеді.
- ✓ Тек тексерілген және қолдануға рұқсат етілген техникалық өлшеу құралдары, пломбасы бар — алкометр қолданылады.
- ✓ Полиция қызметкері өлшеу жүргізілгенге дейін куәландыру тәртібі туралы хабардар етуі тиіс.
- ✓ Техникалық өлшеу құралдарының зерттеу нәтижелері қағаз жинаққа жазылуын қамтамасыз етуі тиіс.



Алкотестер (немесе алкометр, алкомер) — бұл адам дем шығарған (үрлеу) ауадағы алкоголь концентрациясын өлшеуге арналған құрал. Алғашқы тыныс алу құралы шамамен 100 жыл бұрын пайда болды және оны drunkometer деп аталды. Оны американдық Ролл Харгер ойлап тапты.

Харгердің дранкометрі сыртқы жағынан заманауи дем шығаруға ұқсас болды, бірақ жұмыс принципі бірдей болды: сыналушы кішкене шарик бекітілген түтікке үрледі. Егер дем шығарған (үрлеу) ауада алкоголь құрамы болса, шарик түсін өзгертті. КСРО-да жол полициясының қызметкерлері ұзақ уақыт бойы «Мохов — Шинкаренко түтігі» деп аталатын құрылғыны қолданған (демек, «түтікке үрлеу» деген сөз). Дем шығарылған ауадағы алкоголь құрамының концентрациясына химиялық индикатор әсер етті. Мәселе мынада, аспаптың индикаторы, соның ішінде эндогендік алкогольге, асқазан проблемаларына немесе тіпті ауыз қуысының ауруларына байланысты жауап берді. Қазіргі уақытта полиция қызметкерлерінің жергілікті жерде куәландыруы үшін пайдаланылатын алкотестерлердің сертификаты болуы және жыл сайынғы дәлдік тексеруінен өтуі керек*.

Өлшеу құралдарында рұқсат етілген негізгі және қосымша қателік шектері болады. Негізгі қателік мәні құрылғының техникалық (зауыттық) сипаттамаларына байланысты, қосымша қателік мәні оның жұмыс жағдайына байланысты болуы мүмкін (температура мен ылғалдылық диапазоны, атмосфералық қысым және т.б.). Полицияның барлық патрульдік машиналары мен мас күйді медициналық куәландыру кабинеттерін (жылжымалы медициналық куәландыру пункттері) қоршаған ортаның сипаттамаларын анықтау үшін этанол құрамына дем шығаратын (үрлеу) ауаны қосымша құралдармен жарақтандыру мүмкін болмағандықтан, «дем шығаратын (үрлеу) ауадағы алкогольді анықтаудың оң нәтижелері» тек алкометрдің негізгі (зауыттық) қателігін қамтыды, оның шамасы өлшеу құралдарының түрін (индикация) сипаттауда келтірілген.

2020 жылғы 10 желтоқсаннан бастап Қазақстанда алкогольге арналған жаңартылған «медициналық куәландыру жүргізу ережелері» күшіне енді, және мұндағы құжатта «рұқсат етілген» 0,5 промилль жоқ.

* Құрылғыны тексеру күнінен бастап бір жылдан аспайтын мерзімде пайдалануға болады.

«АЛКОГОЛЬДІҢ РҰҚСАТ ЕТІЛГЕН ШЕКТІ КОНЦЕНТРАЦИЯСЫ» (АРШК) ДЕГЕНІМІЗ НЕ ЖӘНЕ ЖҮРГІЗУШІ ҮШІН АЛКОГОЛЬДІҢ «РҰҚСАТ ЕТІЛГЕН НОРМАСЫ» БАР МА?



Шын мәнінде, бұл курсанттар жауап беруі керек негізгі сұрақ: көлік жүргізу мен алкоголь үйлеспейді және заңда ешқандай «рұқсат етілген норма» жоқ екенін. Сондықтан, осы блокты талқылау барысында бірнеше рет сұрақ қою ұсынылады: Ресейде жүргізушіге қанша алкогольдік мөлшерге рұқсат

етіледі? Барлық жауаптарды тыңдап, дұрыс жауапқа оралу керек — заң бойынша мас ететін заттарды қолдануға тыйым салынады.

1968 жылы Венада қабылданған жол қозғалысы туралы Еуропалық Конвенцияда алғаш рет көлік құралдары жүргізушлерінің қаны мен дем шығарған (үрлеудегі) ауа-сындағы алкогольдің рұқсат етілген шекті концентрациясының (АРШК) ұсынылған шамасы келтірілді, оның тең болуында немесе асып кетуі кезінде жүргізуші көлік құралын басқарудан шеттетілуі керек. Қол қою кезінде АРШК мөлшері бір литр қанға 0,8 грамм таза алкогольге немесе бір литр дем шығарған (үрлеудегі) ауаға 0,4 миллиграммға тең болды. Қазіргі уақытта Дүниежүзілік денсаулық сақтау ұйымы ұсынған АРШК — оны елдердің заңнамасына енгізу үшін-тәжірибелі жүргізушілер үшін 0,5 промилле және жаңадан бастаушылар үшін 0,2-ні (басқару тәжірибесі 2 жылға дейін) құрайды.

АРШК мөлшері сот ісін жүргізуде — жазалаудың негізі ретінде қажет болатынын түсіну маңызды. Құрылғының жетілмегендігін ескере отырып, заңда келісілген АРШК («өлшеулердің жиынтық қателігі») болуы негізсіз айыптаулардың құралы бола алады. Алайда, кейбір үйірмелерде бұл «шекте концентрация» «рұқсат етілген мөлшер» ретінде қате түсіндіріледі, бұл тек жүргізушілерге ғана емес, сонымен қатар автомектеп оқытушылары, мамандар, журналистер тарапынан заңның қарама-қайшы және қате түсіндірілуіне әкеледі.

Сонымен қатар, маскүнемдіктің жай-күйін анықтау кезінде алкометрлердің негізгі (зауыттық) қателіктерін ғана қолдану мас болу немесе болмауы туралы мәселе тек осы қателіктің мөлшеріне байланысты болды.

Ресей аумағында негізгі қателіктің әртүрлі мәндері бар бірнеше өндіруші компаниялардың алкометрлері қолданылатындығын ескере отырып, сонымен қатар Мемлекеттік жол қозғалысы қауіпсіздігі инспекторлары да, медицина қызметкерлері де қоршаған орта жағдайларына байланысты қосымша қателіктерді есепке алу үшін өлшеу құралдарымен қамтамасыз ете алмайтындығын ескере отырып, Ресей Федерациясының Әкімшілік Кодексінің 12.8-бабына ескерту «өлшеудегі мүмкін болатын жиынтық қателігі, атап айтқанда бір литр дем шығарылған (үрлеген) ауаға 0,16 миллиграмм» шамасы болатындығы енгізілді.

Ашыту кезеңдерінен өтетін кейбір тағамдар ағзада этанол молекулаларын қалдыруы мүмкін. Медициналық зерттеулер дәлелдегендей, айран, жаңа квас, ашытқы наны, сондай-ақ кейбір адамдардың ағзасындағы метаболикалық этанол сияқты өнімдерден алынған этанолдың шамалы мөлшері және олар өлшеу құралдарының көрсеткіштеріне әсер етпейді. Кребтри әсерінің арқасында ашытқы кез-келген тәтті, ылғалды және жылы ортаны «аздап алкогольді» етеді. Мысалы, ашытқы нанының барлық түрлерінде алкогольдің аз пайызы бар. Айран неғұрлым көп болса, оның құрамында этанол соғұрлым көп болады.

Эндогендік алкоголь. Шындығында, адам қанындағы эндогендік (организм өндіретін) этанол концентрациясының максималды мәні қолданылатын алкометрлердің негізгі қателігінің шамасынан кем дегенде бір ретке аз екенін көрсететін жеткілікті деректер бар. Тиісінше, адам ағзасындағы эндогендік этанолдың максималды концентрациясы да дем шығаратын (үрлеген) ауаны зерттеу нәтижелерінде алкоголь құрамына әсер етпейді.

Алкоголь тамақ өнімдері. Алкогольге келетін болсақ, аз алкогольді тамақ өнімдерін немесе құрамында спирті бар препараттарды қолданғаннан кейін ауыз қуысының шырышты қабығында адсорбцияланғаннан («жабысқан») кейін, мұндай жағдайларда этанолдың негізгі бөлігі 2 – 3 минуттан кейін «жоғалады». Әдебиеттерде ауыз қуысында адсорбцияланған алкогольдің кез-келген мөлшерін нөлге дейін немесе нөлге жақын мәндерге дейін төмендету үшін 10 – 12 минуттық уақыт жеткілікті екендігі туралы көптеген дәлелдер келтірілген. Әлемдік қоғамдастық елдерінде баяндалғанды ескере отырып, алкогольдің мас күйін куәландыру шеңберінде алкоголь құрамына шығарылатын ауаны зерттеу бойынша қосарланған тесттер жүргізіледі. Осыған ұқсас тәсіл Қазақстанда да алкогольді мас күйін медициналық куәландыру шеңберінде жүзеге асырылады.



Алкогольдік ішімдіктің (сусындардың) барлығы үшін анықталғандай және барлығына бірдей мөлшерлері (дозалары) болмайды, оны қабылдағаннан кейін де сіз дем шығарумен (үрлеумен) алкогольге тест тапсыра аласыз. «Қауіпсіз норманы» іздеуге тырыспаңыз. Егер сіз бүгін көлік жүргізетін болсаңыз, алкогольді ішпеңіз.

Әлемнің әртүрлі елдеріндегі мас жүргізушілер үшін қандай айыппұлдар мен жазалар қарастырылған?

Батыс Еуропаның көптеген елдерінде дифференциалды тәсіл қолданылады: екі жылдан аз тәжірибесі бар немесе 21 жасқа толмаған жүргізушілерге және такси, қоғамдық және ауыр жүк көліктерінің жүргізушілеріне қандағы алкоголь мөлшері аз болса да көлік жүргізуге қатаң тыйым салынады. Олар үшін жауапкершілік бір литр қанға 0,2 грамм этанол болған кезде туындайды. Көлік құралдарының қалған жүргізушілері үшін қандағы алкогольдің (этанолдың) шекті концентрациясының шекті мәні — 0,5 г/л. Бірақ апат болған жағдайда, құрылғы нөлден сәл ауытқуды көрсетсе де, олар жазаға тартылады.

Чехияда, Венгрияда, Словакияда, Румынияда — «алкогольге нөлдік төзімділік», яғни 0,0 промилле. Заң бұзған жағдайда айыппұл көлемі — 200 – 470 Еуро.

Германияда ішіп алғаш рет кездескен жүргізуші 500 еуро, екінші рет 1000 еуро төлейді, үшінші рет бұзушылық 3000 еуро тұрады. Бұл ретте ол жүргізуші құқықтарынан айырылады және мәжбүрлеп ақылы оқытуға жіберіледі.

Францияда 1 стаканнан астам шарап ішкеннен кейін мас күйінде көлік жүргізгені үшін, жүргізушіге сотқа шақыру қағазы мен 135 еуро айыппұл салынады. 0,5 промилледен асқаны үшін 4500 Еуро және егер апат болса, 30 мың еуроға дейін айыппұл. Апаттың ауыр зардаптары болған жағдайда — 150 мың еуро және 10 жылға бас бостандығынан айыру қаралған. Францияның барлық автокөлік жүргізушілерінде қандағы алкогольді тексеруге арналған құрал болуы керек. Мұндай құрылғының болмауы айыппұлға әкеледі.

Англияда мас күйінде көлік жүргізгені үшін Еуропадағы ең үлкен айыппұлдар — 7200 еуроға тең.

Қытайда заң әсіресе қатал. Өліммен аяқталған апатқа себеп болған жүргізуші өлім жазасына кесілуі мүмкін. Егер мас жүргізуші жай ғана ұсталса, бірақ жол — көлік оқиғасына қатысушы болмаса, онда ол 1 айдан 6 айға дейінгі мерзімге қылмыстық жауапкершілікке тартылады. Сонымен қатар, ол үш жылға жүргізуші куәлігінен айырылады.

Жапонияда жүргізушілер үшін «құрғақ заң» қолданыста. Елде мас жүргізушілерді ғана емес, оның көлігінде отырған жолаушылар да жазаланады. Егер жүргізуші мас болып шықса, оның қасында отырған әрбір ересек жолаушысы 3000 долларға тең айыппұл төлеуі керек. Жүргізуші кем дегенде 8700 доллар айыппұл немесе бес жылға бас бостандығынан айырылуы мүмкін. Егер ол мас күйінде көлік жүргізіп, бір немесе одан да көп жаяу жүргіншіні өлтірсе, жүргізуші өмір бойы жүргізуші құқығынан айырылуы мүмкін. Жапонияда бармен алкогольдік ішімдіктерді келушінің көлік жүргізіп келгенін білсе оған сатуға құқығы жоқ. Мұндай теріс қылық үшін «бар» лицензиядан айырылуы мүмкін.

Беларусь Республикасында: қанында 0,3 г/л-ден астам этанол табылған жүргізуші бірінші рет 1200 долларға тең соманы төлейді және үш жылға жүргізуші құқығынан айырылады. Қайта құқық бұзғаны үшін қылмыстық жауапкершілікке тартылып және автокөлікті тәркілеу көзделеді.

Заңнамалы Шарифат заңдарына негізделген **Біріккен Араб Әмірліктерінде** алкогольді мас күйінде көлік жүргізуге тыйым салынады, тіпті заңдарда ең төменгі доза да қарастырылмаған. Промилльдің кез-келген саны ауыр құқық бұзушылық ретінде қарастырылады. Сондықтан мерекеден кейінгі күні болатын сапарлар да қауіпті болуы мүмкін. Құқық бұзушыларға, соның ішінде туристерге де қатаң айыппұл салынады және көліктері тәркіленуі мүмкін. Ерекше жағдайларда 2 айға жуық мерзімге бас бостандығынан айыру жазасы қолданылуы мүмкін, содан кейін депортациялануы (мемлекеттен мәжбүрлеп шығарып жіберу) да мүмкін.

Кейбір басқа елдерде әдеттен тыс ерекше жазалар қолданылады. Сингапурда мас күйінде көлік жүргізді деп айыпталған жүргізушіні ұрып-соғуы мүмкін. Ал «әсерін қатайту» үшін құқық бұзушы 200 — 230 сингапур доллары көлемінде айыппұл төлеуге мәжбүр болады. Таиландта мас күйінде көлік жүргізгені үшін барлық айыппұл арқалағандар мәйітханада жұмыс істеуі керек. Сотталғандар ЖКО орындарына мәйітхана қызметкерлерімен бірге жол апатынан қаза тапқандардың мәйіттерін жинауға және мәйітті ашу мен бальзамдау кезінде көмек көрсетеді.



Тыңдаушылармен пікірталас ұйымдастырыңыз. Олар жауапкершілікті арттыру мен мас күйінде көлік жүргізудің алдын алу шараларын ұсынады ма? Олар қандай алдын-алу шараларын білетінін талқылаңыз, олар өз аймағында қандай шара қолдануға кеңес бере алады? *

* Топпен жұмыс істеу құралдары туралы және пікірталасты қалай ұйымдастыру керектігі туралы қосымша ақпаратты «Оқытушыға әдістемелік нұсқаулықтар» қосымшасынан, «Топпен жұмыс істеу әдістері» бөлімінен біле аласыз.

ЖАЗБА ҮШІН





4 БӨЛІМ

МАС КҮЙІНДЕ КӨЛІК ЖҮРГІЗУ ЖӘНЕ ҚОҒАМ

Жоғарыда біз жүргізушінің қанындағы этанолдың кез- келген мөлшері оның ортаны қабылдауына, назар аударуына, шешімдері мен әрекеттеріне әсер ететінін айттық. Тіпті аз мөлшердегі алкогольдің өзі қауіпті жағдайлар мен қайғылы оқиғалар әкелуі мүмкін. Кейбір жүргізушілерде мас болу белгілері байқалмауы да мүмкін, бірақ олардың жағдайы өзгеріп (зерттеулерге сәйкес, 32% жеңіл мас күйде де көлік басқару қабілеті төмендейтінін көрсетеді) және мұндай жүргізуші айналасындағыларға қауіп төндіреді.

Көлік құралын мас күйде жүргізу заңсыз болып табылады және жазаға әкелуі мүмкін.

Сауалнамалар көрсеткендей, «аздап ішуге болады», «сіз жолды жақсы білесіз - сіз жетесіз», «менің әкем жүрген — мен де жүре аламын», «бізде мұнда полиция жоқ — сіз де онда жетесіз» деген ұстаным біздің қоғамда әлі де кең таралған. Әсіресе бұл кейбір аймақтарда.

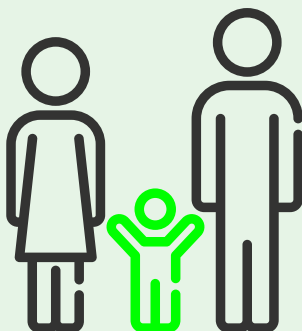
2020 жылдың маусым айында Ресейдегі «Автосаулық» жобасы аясында OPROSSO платформасында алкогольдің ағзаға әсері және көлік басқарудағы қабілеті туралы сауаттылықты анықтау бойынша зерттеу жүргізілді, оған 1035 адам қатысты [18]. Автокөлік пен алкогольдің үйлесімділігі туралы сұраққа жауап бергендердің басым көпшілігі — 873-ешқашан мас күйінде көлік жүргізбегендерін айтты. Алайда, қатысушылардың жартысына жуығы мұндай фактінің куәсі болғанын мойындады (440), оның ішінде бірнеше рет (60 жауап)!

Қоғамдық пікірді қалай өзгертуге болады?

Жүргізуші, сен кімге қымбат екендігің туралы ойлан. Алкогольді ішкеннен кейін ешқашан көлік жүргізбеңіз.

Жолаушы, мас жүргізушіге туыстарына (үйіне) қайтуға көмектесіңіз, оның рульге отыруына жол бермеңіз.

**ЖЕКЕ ҚАТЫСУСЫЗ БҰЛ
МӘСЕЛЕНІ ШЕШУ МҮМКІН
ЕМЕС**



Сурет 22. Мас күйінде көлік жүргізу және қоғам

Жүргізуші алкогольді ішкеннен кейін ешқандай жағдайда көлік жүргізбеуі керек.

Жолаушының міндеті, егер ол жүргізушінің ішкенін білсе, мұндай жүргізушінің рульге отыруына жол бермеу керектігін, кез-келген шараны қолдануын немесе соңғы жағдайда полицияға ескерту.

Сіздің жеке қатысуыңызбен және сау көлік жүргізуді дұрыс таңдауыңыз бұл мәселені сіздің қалаңызда, аймағыңызда, еліңізде шешуге көмектеседі.



Топта пікірталас ұйымдастырыңыз. Алкогольді ішімдікпен кешті ұйымдастырушы оның үстелінен шығып, рульге отырған мас жүргізушінің жасаған апатына жауап бере ме? Курсанттарға бұл мәселені қарастыруға уақыт беріңіз.

Олардың жауаптарын тыңдай отырып, сіз көп ұзамай олардың пікірі қалай өзгеретінін байқайсыз «қандай жағдайдан?! Әрине, жоқ!!!», дейін « заң бойынша-жоқ, бірақ моральдық тұрғыда...»

Кешті немесе мерекелік іс-шараны ұйымдастырушы оның қонағының немесе қонақтары ішімдік ішкеннен кейін көліктің рулығын отырмауы үшін жауап береді. Немесе көлік жүргізетіндер үшін алкогольсіз сусындардың жеткілікті мөлшерімен қамтамасыз етуі керек.

Мас күйде көлік жүргізуден қалай аулақ болуға болады?

Мас күйде көлік жүргізеу үшін келесі қарапайым кеңестер негіз бола алатын ережелерді әзірлеуді ұсынамыз (сурет 23):

1. Алкогольді ішетін отырыстарда (кештерде) болған кезде өзіңізге алкогольсіз сусынға тапсырыс беріңіз.
2. Егер сіз алкогольдік ішімдіктерді тұтынатын болсаңыз, онда олардың тұтынылуын ескере отырып, сапарыңызды жоспарлаңыз. Егер сізде алкогольдік ішімдік ішу мүмкіндігі болған жағдайда, үйге қалай баратындығыңызды алдын-ала анықтаңыз (қоғамдық көлікпен, таксимен, досыңыздан жеткізуді сұраңыз немесе «сау жүргізуші» қызметін қолданыңыз) және көлігіңізді ұзақ уақытқа қауіпсіз қай тұраққа қоясыз.
3. Мейрамханада немесе барда достарыңызбен/әріптестеріңізбен кездесуді жоспарлағанда, кім алкоголь ішпейтінін және кездесуден кейін барлығын кім алып кететінін алдын ала анықтаңыз немесе таксиге тапсырыс беріңіз.
4. Сіздің жағдайыңызды бақылау үшін өзіңізбен бірге жеке алкотестер құралын алып жүріңіз. Есіңізде болсын, кәсіби емес құрылғылар дұрыс нәтиже көрсете алмауы мүмкін.
5. Егер сіз адамның ішкенін және оның көлік жүргізетінін көрсеңіз, оны тоқтатуға бір шара қолданыңыз. Егер мұны өзіңіз жасай алмасаңыз, бас әкімшіге/бар менеджеріне хабарлап немесе полицияға 102 нөміріне қоңырау шалыңыз. 2021 жылы полицияға мас жүргізушілер туралы аз қоңыраулар түспеді. Бұл белгілер қаншама қайғылы жағдайлардың алдын-алу үшін болғанын елестетіп көріңіз!



ТАКСИ



ЖАЯУ



ҚОҒАМДЫҚ
КӨЛІК



САУ
ЖҮРГІЗУШІ



ҚОНАҚ ҮЙ



ДОСТАРЫҢЫ
ЗДЫҢ
ҚАСЫНДА
ҚАЛУ

Сурет 23. Мас күйде көлік жүргізудің баламалары



№ 3 БЕЙНЕ.

Мас күйде көлік жүргізуден қалай аулақ болуға болады

Өз принциптерін қорғауға арналған тәсілдер



Тыңдаушылардан отырыстарда (кештерде) көлік жүргізгеніне қарамастан алкогольдік ішімдіктерді ішуге көндіретін жағдайлардың болуы болды ма деп сұраңыз. «Көндірушілер» қандай дәлел-мысалдарды қолданады? Олар осындай жағдайлардан қалай шыққан?

Төменде жүргізушінің көлік жүргізуі қажет болғанда, алкогольді ішімдікті ішу туралы ұсыныстардан бас тарту үшін қолдана алатын тәсілдердің мысалдары келтірілген:

Өзіл:

”

Мысал:

А: Ал, кездесу үшін, аз-аздан, сыйластық үшін!

Б: Мен аз-азды қаламаймын, бірақ көпті іше алмаймын!

«Тұмандану»

Өзін-өзі бағалауға нұқсан келтірместен қоғамдық қысымды сақтап қалу үшін белгілі бір көзқарастар бар екенін мойындай отырып, сынды байыпты тыңдаңыз.



Мысал:

А: Қойшы енді! Бізбен бірге ішсеңші, біз сенің достарыңыз емеспіз ба?

Б: Иә, сендер менің достарымсыңдар, бірақ мен іше алмаймын.. Өйткені сендер менің достарымсыңдар, маған достарыммен кездескен ұнайды.

Сұрақты кері қою

Әңгімелесушінің сөз тіркестерін қайталап, оны қолдана отырып, мәселені басқаша қалыптастырыңыз.



Мысал:

А: Ал ішіп жібер, не уайымдайсың!

Б: Адамның ішпеуінің несі жаман?

А: Қойшы енді! Бізбен бірге ішсеңші, біз сенің достарыңыз емеспіз ба?

Б: адам достарымен бірге ішпеуінің несі жаман?

«Ескірген жазба»

Бір көзқарасты қайталау қажет болғанша, әңгімелесуде туындауларды тыныш, әңгімеде пайда болатын пікірлерге назар аудармау.



Мысал:

А: Ішіңіз!

Б: Жоқ, рахмет.

А: Қойшы енді! Бізбен бірге ішіңіз, сағанда қызықты болады!

Б: Жоқ, рахмет.

Бөгде адамды алкогольді ішкеннен кейін көлік жүргізбеуге қалай көндіруге болады?



Топтарда жұмыс істеу. Топтарда тыңдаушылармен пікірталас немесе рөлдік ойын ұйымдастырыңыз. Топты кіші топтарға бөліңіз, олардың әрқайсысы өз сценарийін орындасын.

Содан кейін топ ішіндегі әр топшаның техникасын көрсетуге мүмкіндік беріңіз. Пікірлерін біліңіз, олармен досыңызды,

еріптесіңізді, жұбайыңызды немесе бөтен адамды алкогольді ішкеннен кейін көлік жүргізбеуге көндіру үшін қандай дәлелдер келтіруге болатынын талқылаңыз.

Біздің сабақтарымызда тыңдаушылардың жиі ұсынатын ұсынымдары:

- ✓ егер бұл жақын туыс немесе жақын дос болса, көліктің кілтін тығып жасыруға болады;
- ✓ досыңызға такси шақырыңыз;
- ✓ достарыңызбен түнеуді ұсыныңыз;
- ✓ үйге қоғамдық көлікпен жетуге;
- ✓ өз көлігіңізбен жеткізуге немесе ішімдік ішпеген ортақ досыңыздан үйіне жеткізіп тастауды сұраңыз;
- ✓ «сау жүргізуші» қызметін пайдаланыңыз;
- ✓ жүргізушінің отбасы мүшелеріне қоңырау шалып және жағдай туралы хабарлаңыз;
- ✓ полицияға хабарлама жіберемін деп қорқыту;
- ✓ әріптестер ортасында бастықтың беделін пайдалана отырып, оның рульге отыруына тыйым салатынын ескеріңіз.



Тіпті алкогольдің бір порциясы жүргізушіні мас етеді. Мас күйінде көлікке отыру арқылы жүргізуші заңды бұзады. Мас жүргізушімен бірге көлікке отырып, жолаушы ықтимал апат пен оның салдары үшін моральдық жауапкершілікте болады. Кешті ұйымдастырушы опцияларды қарастыруға

және оның қонақтары алкогольді ішкеннен кейін көлік жүргізбейтініне көз жеткізуге міндетті. Алкогольді ішкеннен кейін біреу рульге отыруы (немесе отыруы) мүмкін екенін көрсеніз, өзіңіз әрекет етіңіз немесе полицияға хабарлаңыз. Әрқашан жолда тексеруге дайын болыңыз.



5 БӨЛІМ

АЛКОГОЛЬДІҢ ПСИХИКАЛЫҚ ҮРДІСТЕР МЕН ІС-ӘРЕКЕТТЕРГЕ ӘСЕРІ

Алкогольдің психикалық процестерге және белсенділік сипатына әсерін зерттеуге арналған бірқатар психологиялық зерттеулер алкогольдік мас болу жағдайы примитивизацияға (босаңсу) және нақты ситуациялық ойлауға әкелуі мүмкін екені көрсетілді.

Мұнда барлық прогрессивті бұзылулары бар «алкогольдік әрекеттер» барлық «алкогольсіз» мінез-құлықтардың түсіндірмесі екенін атап өткен жөн. Ең алдымен, бұл ұзақ және күрделі ұйымдастыруды қажет ететін қызмет түрлеріне қатысты, яғни, мысалы, кәсіби мүдделермен байланысты. Мұндай қызмет түрлерін орналастырудың өзі алкогольге деген қажеттілікке үйлеспейді. Бұған зейіннің, ойлаудың, есте сақтаудың, еңбекқабілеттілігінің бұзылуының салдары да қосылуы керек.

Қызметтің осындай қайта құрылуының нәтижесінде іс жүзінде «жаңа тұлға» сапалы жаңа мотивтер мен қажеттіліктермен, олардың жаңа ішкі ұйымымен пайда болады. Алкогольді теріс пайдаланумен байланысты біртіндеп деградацияның бұл үрдісі жеке тұлғаның «туралығына» әкеледі, оның бірегейлігі, қайталанбастығы, даралығы жоғалады.

Бұл, өз кезегінде, адамның құрылымында белгілі бір көзқарастардың пайда болуына және шоғырлануына, шындықты қабылдау тәсілдеріне, соның ішінде мінез-құлықтың «алкогольсіз» аспектілерін анықтай бастайтын, өзіне және қоршаған әлемге деген көзқарасты қалыптастыруға әкеледі.

Алкогольді үнемі ішуге бейім адамның жеке басының келесі орындаулары төмендегідей қалыптасады:

1. аз күш жұмсау қажеттіліктерін тез қанағаттандыруды орындауда;
2. қиындықтарға тап болған кездегі қорғанудың пассивті тәсілдерінде;
3. жасалған іс-әрекеттер үшін жауапкершіліктен аулақ (қашуда) болуда;
4. уақытша, қажеттілікке, қызметтің нәтижесіне сәйкес келмеген орындауда.



Көлік құралын басқару қызметі ретінде жүргізуші қызметі күрделі құрылымға ие және жол-көлік ортасы талап ететін жоғары тәуекелдермен бірге алкогольді тұтынуға сәйкес және үйлесімді бола алмайтыны белгілі болады. Сондықтан алкоголь көлік жүргізу кезінде негізгі қауіп факторы ретінде әрекет етеді.

Көлік құралын басқару кезінде алкогольдің жалпы психикалық күйге әсері

Алкогольдің көлік жүргізу дағдыларына әсері жақсы зерттелген және оның көлік құралын басқарудағы жалпы психикалық күйге және жүргізуші қызметінің әртүрлі көріністеріне әсері әлі де жеткілікті зерттелмеген (Farris, R., Malone, T. B., & Lilliefors, H., 1976) [23].

Қандағы алкоголь концентрациясы (промилль)	Дағдыларға және жалпы психикалық жағдайға және жүргізуші қызметіне әсері
0,3-тен аз	Алкогольдің әсері туралы айқын сезімдер жоқ Жеңіл эйфория (шаттық), релаксация (жеңілдеу)
0,3 - 0,5	Қарым-қатынас пен қозғыштықтың жоғарылауы. Басқалармен белсенді өзара әрекеттесуге деген ұмтылыс
0,5 - 1,5	Жол жағдайларында шешім қабылдау үдерісіндегі бұрмаланулар Өзін-өзі бақылаудың әлсіреуі; қырағылықтың төмендеуі
1,5 - 2,5	Шешім қабылдау үрдісіндегі бұзушылықтар; сау күйдегі қалыс қалатын қауіпті әрекеттерді жасаудың жоғары ықтималдығы; тұралаған импульстарды жүзеге асыру; импульсивті реакциялар; моториканың (белсенділіктің) нашарлауы; көлік құралын басқару стилінің өзгеруі (шапшаң және «ызалы»); Жалпы эмоционалды көрініс бірте бірте оң жағдайдан теріске ауысады;
2,5 - 3	Реакциялардың анық баяулауы, моториканың (белсенділіктің) елеулі бұзылыстары; түсініксіз (бұлыңғыр) сөйлеу; тепе-теңдіктің анық бұзылыстары; ызалылық пен дұшпандықтың ауырлығы
3-тен көп	Барлық функциялардың айқын бұзылуы Алкогольмен уланудың туындау мүмкіндігі

Алкогольді ішкен жүргізушінің жалпы психикалық жағдайы бақылаудың төмендеуіне (немесе толық жоғалуына) байланысты оның мінез-құлқын болжауына мүмкіндік тудырмайды.



Егер уақыт мүмкіндік берсе, алкогольді ішімдік ішуге және мас күйде көлік жүргізуге қатысты мәселелерді жедел талқылаңыз: 1. Сіздің ойыңызша, мас күйінде көлік жүргізу қаупін жақсы білетін және бір стақан шарап (немесе бір банка сыра) ішкен адамның көлік жүргізуіне қандай түйсік себеп

болуы мүмкін? 2. Қандай түйсік бір стақан шарап (немесе бір банка сыра) ішкен адамға кештен немесе достарымен кездескеннен кейін көлік жүргізуге мүмкіндік бермейді? 3. Сіз өміріңізде мас күйде көлік жүргізгісі келетін адамды тоқтатуға тура келген жағдайларды еске түсіре аласыз ба? Осы сәтте сіз өзіңізді қалай сезіндіңіз? Егер сіз қайтадан осындай жағдайларға тап болсаңыз, қазір өзіңізге не ұсына алар едіңіз? 4. Сіз шамасы «адамды қамшымен немесе зімбірмен тәрбиелеу керек» деген сөзді бірнеше рет естіген шығарсыз. Егер осы мас күйде көлік жүргізудің алдын-алу туралы болғанда, онда қайсыған сіз «қамшыға» немесе «зімбірге» көбірек сүйенетін едіңіз? Неліктен?

Бұл сұрақтардың мақсаты дұрыс жауаптар алу немесе алған білімдерін тексеру емес, алкогольді тұтыну мен қоршаған ортамен өзара әрекеттесуге байланысты өз тәжірибеңізді бағалауға және қайта қарауға жүгіну арқылы рефлекстік үшін белгілі бір вектор қою.

ПАЙДАЛАНЫЛҒАН ҚЫСҚАРТЫЛЫМДАР

IARD	International Alliance for Responsible Drinking / Алкогольді тұтынудың жауапты Халықаралық альянсы
АДГ	алкогольдегидрогеназ (спирттердің тотығуын катализдейтін фермент)
ҚБКҚ	қауіпсіз бүйірлік көріну қашықтығы
ЕО	Европалық Одақ
АШРК	алкогольдің шекті рұқсат етілген концентрациясы
КҚ	көлік құралы
МЖҚҚИ	Мемлекеттік жол қозғалысы қауіпсіздігі инспекциясы
ЖҚҚ	жол қозғалысы қауіпсіздігі
ЖПҚ	жол-патрульдік қызмет
ЖКО	жол-көлік оқиғасы
МКЖ	мас күйде көлік жүргізу
ДДСҰ	Дүниежүзілік Денсаулық Сақтау Ұйымы
ҚРӘҚБК	Қазақстан Республикасының Әкімшілік құқық бұзушылық туралы Кодексі
МАЖИ	Мәскеу автомобиль - жол мемлекеттік техникалық университеті
ЖҚЕ	Жол қозғалысы Ережелері
ҰҚҚПЗ	ұйымдастыру және қозғалыс қауіпсіздігінің проблемалық зертханасы (МАДИ)
СГУ	Смоленск гуманитарлық университеті
БАҚ	Бұқаралық ақпарат құралдары
ҚРҚК	Қазақстан Республикасының Қылмыстық кодексі
ОЖЖ	орталық жүйке жүйесі

ПАЙДАЛАНЫЛҒАН ӘДЕБИЕТТЕР

1. Бурцев А.А., Кошкина Е.А. Об актуальности проблематики автодорожного травматизма, связанного с управлением транспортными средствами в состоянии опьянения, в России // Вопросы наркологии. – 2015. – № 1. – б. 105-116.
2. Бурцев А.А. Критерии алкогольного опьянения водителя транспортного средства // Наука и техника в дорожной отрасли. – 2016. – № 2 (76). – б. 3-5.
3. Бурцев А.А. Разработка профилактических мероприятий по снижению автодорожного травматизма, связанного с употреблением алкоголя водителями транспортных средств: медицинские и правовые аспекты : дис. ... канд. мед. наук : 14.01.27/ Бурцев Александр Александрович. – М., 2007. – б. 20-21.
4. Бурцев А.А. Углубленный анализ результатов медицинского освидетельствования на состояние опьянения водителей в г. Москве // Вопросы наркологии. – 2015. – № 4. – б. 47-60.
5. Глобальная стратегия сокращения чрезмерного употребления алкоголя// Всемирная организация здравоохранения, 2010 [Электронды ресурс]. – Кіру режимі: http://www.who.int/substance_abuse/activities/gsrhua/ru/.
6. Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в Европейском регионе ВОЗ 2019. [Электронды ресурс]. – Кіру режимі: <https://www.euro.who.int/ru/publications/abstracts/european-regional-status-report-on-road-safety-2019>.
7. Иванец Н.Н. Наркология: национальное руководство // Н.Н. Иванец Н.Н., Анохина И.П., Винникова М.А. және басқалары. – М.: ГЭОТАР-Медиа. – 2008. – С. 200.
8. «Автосаулық» халықаралық жобасының зерттеу нәтижелері бойынша қорытынды есептер: Смоленск облысы, 2014, 2015. Ульяновск облысы, 2015 // ГО Стерлитамак РБ, 2015. ПЛОБД МАДИ.
9. Количество дорожно-транспортных происшествий (регламентные таблицы) // Госавтоинспекция Министерства внутренних дел Российской Федерации. Статистикалық есебі [Электронды ресурс]. – Кіру режимі: <http://www.gibdd.ru/stat>.
10. РФ Үкімет Қаулысы 26.06.2008 жылғы N 475 «Об утверждении Правил освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством ...» // РФ Заңнама жинағы. – 2008. – № 27. – Ст. 3280 [Электронды ресурс]. – Кіру режимі: <http://www.szrf.ru/doc.phtml7nb-edition00&issid=2008027000&docid=159>
11. РФ Үкімет Қаулысы 10.02.2011 N 64 «О внесении изменений в Правила освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством ...» // РФ Заңнама жинағы. – 2011. – № 7. – Ст. 993 [Электронды ресурс]. – Кіру режимі: <http://www.szrf.ru/doc.phtml?nb=edition00&issid=2011007000&docid=96>

12. Ресей Федерациясының Денсаулық сақтау және әлеуметтік даму министрлігінің бұйрығы 25.08.2010 жылғы N 724н «О внесении изменений в Инструкцию по проведению медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством ...» // Российская газета. – 20.10.2010. - Федеральный выпуск № 5316 [Электронды ресурс]. — Кіру режимі: <http://www.rg.ru/2010/10/20/alcotest-dok.html>
13. РФ Федеральды заңы 24.07.2007 жылғы N 210-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс РФ об административных правонарушениях» // Собрание законодательства РФ. – 2007. – № 31. – Ст. 4007 [Электронды ресурс]. – Кіру режимі: <http://www.szrf.ru/doc.phtml?nb=editionOO&issid=2007031000&docid=82>
14. РФ Федеральды заңы 23.07.2010 жылғы N169-ФЗ «О внесении изменения в статью 19 ФЗ «О безопасности дорожного движения» и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов РФ» // РФ Заңнама жинағы . – 2010. – № 3. – Ст. 400 [Электронды ресурс]. – Кіру режимі: <http://www.szrf.ru/doc.phtml?nb=editionOO&issid=2010030000&docid=17>
15. РФ Федеральды заңы 23.07.2013 жылғы № 196-ФЗ «О внесении изменений в КоАП РФ и статью 28 ФЗ «О безопасности дорожного движения» // РФ Заңнама жинағы . – 2013. – № 3. – Ст. 4029 [Электронды ресурс]. – Кіру режимі: <http://www.szrf.ru/doc.phtml?nb=editionOO&issid=2013030010&docid=8>
16. Drinking and Driving. A road safety manual for decision-makers and practitioners // WHO, FIA Foundation, GRSB The World Bank. Geneva, 2007. [Электронды ресурс] Кіру режимі: www.who.int/roadsafety/projects/manuals/alcopol/drinking_driving.pdf
17. Стратегия безопасности дорожного движения в РФ на 2018-2020 годы. 2018. Электронды ресурс. Кіру режимі <http://static.government.ru/media/files/g6BXGgDI4fCEiD4xDdJUWlxudPATBC12.pdf>
18. Результаты исследования социального проекта «Автотрезвость» по выявлению осведомленности о влиянии алкоголя на организм и способность управлять автомобилем – июнь 2020 г., на платформе OPROSSO [Электронды ресурс]. – Кіру режимі: <http://www.avtotrezvost.ru/90-itogi-issledovaniya.html>
19. Братусь Б.С. (1974). Психологический анализ изменений личности при алкоголизме.
20. Братусь Б.С., Сидоров П.И. (1984). Психология, клиника и профилактика раннего алкоголизма.
21. Кочетова Т.В., Погодина А.В., Харченко М.А. (2020). Проблема исследования водительского поведения в современной зарубежной психологии.
22. Романова О. Л., Петракова Т. И. (1992). Социально-психологические механизмы усвоения детьми алкогольной продукции.

23. Farris, R., Malone, T.B., & Lilliefors, H. (1976). A comparison of alcohol involvement in exposed and injured drivers. Phases I and II. Report DOT HS 801 826.
24. Simpson, H. M., & Beirness, D.J. (1993). Traffic accidents and youth: alcohol and other lifestyle factors.
25. Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире Всемирной организации здравоохранения [Электронды ресурс]. – Кіру режимі: http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/70041/WHO_NMH_VIP_09.01_rus.pdf;jsessionid=698E068F53F2DE5080CB2BB6A77F353B?sequence=5
26. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2020 год. Информационно-аналитический обзор. - М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2021, 79 б.
27. Қазақстан Республикасының Әкімшілік құқық бұзушылық туралы Кодексі (ҚРӘҚБК) 5.06.2014 жылғы № 235-V, 2019 жылғы өзгертулермен. Электронды ресурс. Кіру режимі: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31577399
28. Қазақстан Республикасының Қылмыстық Кодексі. (02.07.2021)Электронды ресурс. Кіру режимі: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31575252
29. Правила проведения медицинского освидетельствования для установления факта употребления психоактивного вещества и состояния опьянения (25.11.2020). Электронды ресурс. Кіру режимі: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=35892919
30. Правила направления для освидетельствования на состояние опьянения, освидетельствования на состояние опьянения и оформления его результатов. Электронды ресурс. Кіру режимі: https://adilet.zan.kz/rus/docs/P030000528_

Қосымша материалдар:

1. Global Plan Decade of action for road safety 2021-2030 Электронды ресурс. Кіріс режимі: <https://www.who.int/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>
2. Ресей Федерациясының Әкімшілік құқық бұзушылық туралы Кодексі (өзгертулер және толықтырулармен).
3. Материалы международного семинара «Снижение рисков вождения в нетрезвом состоянии: проблемы и подходы» // МАДИ, 2015.
4. Материалы международного семинара «Итоги социального проекта «Автотрезвость» в регионах России» // МАДИ, 2016.
5. Ресей Федерациясының Қылмыстық кодексі (өзгертулер және толықтырулармен)).
6. Drink Driving Initiative. 2015 Summary Reports / Russia. Beer, Wine and Spirits Producers' Commitments to Reduce Harmful Drinking. July 2016
7. Driving under the influence of alcohol // SWOV fact sheet. December 2011. (Institute for Road Safety Research, The Netherlands / Жол қауіпсіздігі мәселелерін зерттеу институты, Нидерланды)
8. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines) Final Report: work performed, main results and recommendations. http://www.druid-project.eu/Druid/EN/Dissemination/downloads_and_links/Final_Report.pdf?_blob=publicationFile
9. Fatal Vision // Instructor Guide and Handouts, <http://fatalvision.com/fatal-vision-goggles.html>
10. Jeremy Jewell and Stephen D.A. Hupp. Examining the Effects of Fatal Vision Goggles on Changing Attitudes and Behaviors Related to Drinking and Driving // The Journal of Primary Prevention. – November 2005. – Vol. 26. – No. 6, November 2005.
11. «Mothers against Drinking and Driving», www.madd.org
12. Toolkit for working together // International Centre for Alcohol Policies, ICAR 2010.
13. Бурцев, А.А. Медицинский и правовой аспекты профилактики автодорожного травматизма, связанные с опьянением водителя транспортного средства: монография /Бурцев А.А. – М., 2017.
14. Новизенцев В.В., Плотнокова М.А. Пути снижения смертности в авариях, связанных с нетрезвым состоянием водителя. Журнал «Наука и техника в дорожной отрасли». Кіріс режимі. https://www.avtotrezvost.ru/uploads/files/2019/22-01/1548146436_nauka-i-tehnika-n4-2018_statya-avtotrezvost.pdf
15. Харченко М.А., Плотнокова М.А. Формирование установок безопасного вождения у начинающих водителей // Экспериментальная психология. 2020. Том 13. № 4. б. 180—191. DOI: <https://doi.org/10.17759/exppsy.20201304134>

ЖАЗБА ҮШІН





ҚОСЫМША 1

АРНАЙЫ КӨЗІЛДІРІКПЕН ЖҰМЫС ІСТЕУ БОЙЫНША НҰСҚАУЛЫҚ

«Автосаулық: көлік жүргізу және алкоголь үйлеспейді» сабағы арнайы оптикалық жаттығу құралын қолдана отырып, интерактивті жұмыс түрлерін қамтиды. Жаттығу кезінде және оның нәтижелері бойынша алынған тәжірибені жол қозғалысына қатысушылардың мінез-құлқы мен іс-әрекеттерімен байланыстыру үшін талқылау жүргізіледі.

«Мас көзілдірік» деп аталатын — Fatal vision (www.fatalvision.com), Drunk Busters Googles (Drunk Busters of America, LLC) — әлемнің көптеген елдерінде алкогольдің адамның мінез-құлқына әсерін имитациялайтын (елестететін) және «сау кезде» алкогольдің ағзаға әсер ету қаупін түсінуге көмектесетін, мас күйде көлік жүргізбеу үшін танымал профилактикалық құрал.

Көзілдірік линзалары арнайы технологияны қолдану арқылы жасалады және алкогольдің адам ағзасына түскен кездегі бұрмалап көрсететін әсерінің қалай болатынын көруге мүмкіндік береді. Әр түрлі өндірушілер әртүрлі бұрмалап көрсететін көзілдірікті ұсынады. Ұсынылған оқу модулі аясында автомектептердегі сабақтар үшін 0,8–1 миллидегі шамадағы көзілдірікті пайдалану ұсынылады.

2016 жылы Ресейде алғаш рет профилактикалық сабақтар үшін арнайы «автосаулық» жобасы аясында Android платформасындағы смартфондарға арналған «автосау-

улық» мобильді қосымшасы жасалды. Кәдімгі VR көзілдіріктерімен бірге (виртуалды шынайы көзілдірігі) қолданба көзілдірік сияқты мас кюді имитациялауға мүмкіндік береді. Қосымша тек «автосаулық» жобасының қатысушыларына-сабақ жүргізу әдістемесін оқыту курсынан өткен тұлғаларға ғана қолжетімді

Қысқаша айтқанда, біз бұл оптикалық құрылғыны «мас көзілдірік» немесе жай көзілдірік деп атаймыз.

Оқытушының басшылығымен және бақылауымен, өз кезегінде мидың жұмысына әсер ететін көру қабілетін «алдайтын» көзілдірік киіп, адам тепе-теңдік пен қозғалыс үйлесімділігінің бұзылуын сезінеді, оған дейін көзілдіріксіз орындаған тапсырмаларды орындау үшін көру бұрышының тарылуы, заттарға дейінгі қашықтықта ешбір қиындығы болмаған. Мұның бәрі мүлдем сау қалыпта жүрді.

Қарапайым көзілдірік жаттығулары (төменді қараңыз) қатысушыларға жүргізушілердің алкогольді тұтынудың ықтимал қауіптері мен салдарына қаншалықты осал екенін түсінуге мүмкіндік береді.

Көзілдірік әрекетті әртараптандыруға көмектеседі. Әдеттегі нұсқауларсыз сіз маңызды ақпаратты жеткізе аласыз, ал сіздің тыңдаушыларыңыз есте сақтайтын ерекше және қауіпсіз тәжірибе алады.

Оқу үрдісіне әртүрлілік әкелетін және жиі күлімсірейтін көзілдірік ойын-сауық нысаны емес екенін есте ұстаған жөн және олармен кез келген практикалық әрекеттерді талқылау, талдау және әсерді бағалау арқылы толықтырып отыру қажет.

Көзілдірікпен сабақ өткізу кезінде оқытушыға қойылатын жалпы талаптар:

Алкогольді мас кюді имитациялайтын көзілдірікті қолданар алдында, қатысушылар соқтығысып, құлап қалмауы үшін, жарақат алуы мүмкін баспалдақтарсыз, жиектерсіз, үстелдерсіз, орындықтарсыз және басқа да заттарсыз бос және тегіс бетті бөлмені қамтамасыз етіңіз.

- ✓ Көзілдірік киген кезде баспалдақтармен және басқа да тегіс емес жерлермен жүруге жол бермеңіз.
- ✓ Көзілдіріктегі қатысушының тепе-теңдікті жоғалтқан жағдайында сақтандыра алатын кезекшілерді қойыңыз (бұл ретте кезекшілер жаттығуды орындау кезінде үнемі қолдау көрсетпеуі керек).
- ✓ Қатысушыға көзілдірік киер алдында жарақат алып қалмауы үшін үшін нұсқау беріңіз. Бас айналу немесе кез келген басқа ауру жағдайында жаттығуды дереу тоқтатып, көзілдірікті алып тастау қажет. «Теңіз» ауруы бар адамдарға көзілдірік кию ұсынылмайды (Теңіз ауруы-бұл монотонды тербелістерден немесе бірқатар ауыспалы үдеулерден туындайтын жағымсыз сезімдер кешенін сипаттайтын термин.).

- ✓ Тыңдаушылардың көзілдірікпен жүгіруіне немесе жарысуына жол бермеңіз. Бұл жарақатқа әкелуі мүмкін.
- ✓ Көзілдірікте 10 минуттан артық болуға болмайды (содан кейін тәуелділік пайда болады).
- ✓ Көзілдірікпен күн мен жарыққа қарау ұсынылмайды.
- ✓ Көзілдірік киген тыңдаушылардың кез келгеніне көлік құралының руліне отыруына жол бермеңіз. Қажет жағдайларда, қауіпсіздіктің қосымша нормаларын сақтай отырып, автодромдарда көзілдірікті қолдануға және нұсқаушымен қосарланған басқарулы жабдықталған велосомобильде немесе оқу көлігінде жаттығуды орындауға рұқсат етіледі.
- ✓ Сіздің сабақтарыңыз қауіпсіз болуын, пікірталас туындауын және ұзақ уақыт есте қалуы үшін көзілдірікті пайдалану ережелерін мұқият оқып шығыңыз, жүргізушінің мас күйде көлік жүргізуіне қатысты жолдағы мінез-құлық нормаларын анықтаңыз.
- ✓ Көптеген адамдар алкогольдің әсерінен өз мүмкіндіктерін асыра бағалап және мас болудың ықтималдық салдарын жете бағаламайды. Олар ешқандай келеңсіз жағдайларға тап болмаймыз деп санайды. Бұл сенімді бұрмалайтын оптимизм (астамшылық, өзімшілдік) деп атауға болады. Сау ақыл-оймен мас болу сезімдерінің жеке тәжірибесін ұсына отырып, тыңдаушының өзі алкогольдің ағзаға тигізетін жағымсыз әсерлерін қарапайым түзу сызықпен жүруден бастап сезінуге және бағалауға қабілетті болады. Адамның жеке тәжірибесі оның «алкоголь менің ағзама әсер етпейді» деген қате оптимистік көзқарасын түзетуге мүмкіндік береді. Әдетте, көзілдірікпен жаттығудан кейін қатысушылар өздерінің мінез-құлқын көзілдіріктің қарқындылық дәрежесіне сәйкестендіру үшін алкогольдің қандай дозасына сәйкес келетінін есептеуге тырысады.



Егер қатысушылардың біреуі көзілдірік пен стакандардың (рюмканың) баламасын алкогольмен теңестіруді сұраса, жеке ерекшеліктерге сай (бой, салмақ, алкогольді ішу тәжірибесі және т.б.) және алкогольдің ағзаға сіңуіне әсер ететін бірқатар факторларға байланысты мұндай сәйкестік жоқ екенін түсіндіру қажет. Оқытушының міндеті - жүргізушілерге алкогольдің кез-келген дозасын қолдануға тыйым салынатынын еске салу, сондықтан кез-келген салыстырулардың мағынасы болмайды. Егер қатысушылардың бірі арнайы көзілдірікпен ешқашан осылай мас болғанын көрмегенін айтса, оған бұл мас сияқты көрінбейтінін, тек мас сияқты әрекет ететінін еске салыңыз.

Жаттығу кезінде топпен қалай жұмыс істеу керек

Алдымен қатысушыларға жоғарыда айтып өткендей көзілдірік киюдегі ықтимал қауіптер туралы нақты нұсқауларды айтыңыз.

Жаттығуды нұсқаулар түсінікті болатындай етіп бірінші болып жаттықтырушы орын-

дауы керек, ал қатысушы не істеу керектігін көреді.

- ✓ Өр қатысушы жаттығуды екі рет орындауы керек: бірінші рет көзілдіріксіз, екінші рет көзілдірікпен.
- ✓ Жаттығуды орындау барысында тек келеңсіз жағдайларды қоспағанда қатысушыға сіз оны сұрамайынша көзілдірігін шешпеу керектігін түсіндіріңіз.
- ✓ Егер қатысушы диоптриямен көзілдірік киіп жүрсе, оларды шешпеуін сұраңыз, өйткені алкогольді ішкен кезде ол оларды шешпейді.
- ✓ Барлық қалғандарынан (көрермендерден) жаттығу кезінде егжей-тегжейге өте мұқият болуын және бүкіл топтың назарын аударуын сұраңыз (әрекеттерін, қимылдарды үйлестіруін, реакция уақытын, орындау жылдамдығын және т. б.)
- ✓ Мысалы, кейбір жаттығуларды қатысушыдан қадамдарды дауыстап санауды сұрау арқылы қиындатуға болады.
- ✓ Қатысушының жаттығуды орындау барысында оны сақтандыру қажет. Кей-кезде адамдар тепе-теңдікті сақтай алмайды! Мұны топтағы біреудің жасауын сұраңыз (сақтандырушылар жаттығуды орындаушыны үнемі қолдамауы керек).
- ✓ Жаттығу аяқталғаннан кейін алдымен қатысушыдан, содан кейін көрермендерден егжей-тегжей сұраңыз: қатысушы жаттығуларды орындау кезінде нені есептеді және нені елемеді; қатысушы да, топтағылар да жаттығу кезінде адам көзілдірікпен жасағанда не өзгергенін атап өтуі керек.
- ✓ Пікірлерді нақты өмірге, жолдағы мінез-құлыққа, салдарға аударыңыз. Соңында жүргізуші қатысушыларға аудиториядағы көзілдірікпен жасалған әрекеттер мен мінез-құлықтарды көлік құралын басқарудағы нақты әрекеттермен және жолдағы басқа жол қозғалысына қатысушылармен өзара әрекеттесу арқылы сәйкестендіруге көмектеседі.
- ✓ Жаттығуды аяқтағаннан кейін қатысушыдан өзін қалай сезінетінін сұраңыз. Егер қатысушының басы айналса немесе сіз қандай да бір өзгерісті байқасаңыз, қатысушыдан өз орнына отырып терең тыныс алып және өзін жақсы сезінгенше дем алуын сұраңыз.

Жиі қойылатын сұрақтар

Шындығында, алкогольдің әсерінен адам өзін басқаша ұстайтынын қалай түсіндіруге болады?

Алкоголь адам ағзасына түскен кезде оның денесіне де, миына да әсер етеді. Мас болу психикалық күйге, таңдау жасау қабілетіне және белгілі-бір уақыт ішінде ұтымды шешім қабылдауға әсер етеді. Мас күйді имитациялайтын көзілдірік тек тепе-теңдік, реакция уақыты, бағалау дәлдігі сияқты жеке ерекшеліктерге әсер етеді. Сонымен қатар, көзілдірік ойлау мен санаға әсер етпейді, бұл көптеген көзілдірік жаттығуларын орындаушыларға олардың неге осылай әрекет ететінін түсінуді қиындатады. Бұл жерде жаттығудың шындықтан айырмашылығы, бұл нақты жағдайда жасау мүмкін еместігінің, бірақ орындаушының сау ақыл-ойымен және сап-сау бағалауымен өтетіні (ағзаның басқа функцияларының бұзылуымен бірге бағалау мен талдау қабілеті де бұзылады).

Көзілдірікпен жаттығу.

1 жаттығу. «Жолақпен жүр»

Материалдар: Ортасында тұтас ақ сызық болатын ұзындығы 3 метр және ені 1 метр резеңке төсеніш. Төсеніш болмаса немесе еденге таңбалау болмаған жағдайда, қолмен жасалған құралдармен жасауға болады. Еденге жабысатын сигнал таспасы, жабысқақ таспа немесе таспа және скотч (желім еденнен немесе линолеумнан оңай кететініне көз жеткізіңіз). Арнайы көзілдірік.

Орындалуы: Еденге таспаны жапсырыңыз немесе ұзындығы шамамен бір жарым-екі метр жолақ сызыңыз. Қатысушыдан бір аяқты екінші аяқтың алдына өкшелей қойып сызық бойымен жүруін сұраңыз. Қолды денеге басқан күйде алға қарап жүру керек. Жолақтың соңына жеткенде, қатысушы бұрылып, жаттықтырушыға қарай оралады; жаттықтырушының алақанына өз алақанымен соғыстырады («бес береді»). Жаттығу айырмашылықтарды бағалау үшін алдымен арнайы көзілдіріксіз, содан кейін көзілдірікпен орындалады. Көзілдіріксіз өзіңізді демонстрациямен көрсетіңіз.

Ескерту: қосымша ретінде, алкогольдің ағзаға әсерін айқын ету үшін қатысушыдан сұқ саусақтың ұшын жаттықтырушының сұқ саусағының ұшына тигізуін сұрауға болады. Қатысушыдан қадамдарын дауыстап санауды сұрау арқылы жаттығуды қиындатуға болады.

Түсіну: жолдағы нақты жағдайды талқылауға және байланыстыруға арналған сұрақтар.

Едендегі жолақ дегеніміз не? Жолақ біз жүретін жолды білдіреді. Қатысушы көзілдірік кигеннен кейін, көп жағдайда олар жүріп өту керек сызықты бірден таба алмайды. Тиісінше, жолда жүргізушінің өзінің жолымен қозғалуы қиынға соғады. Бұл апат қаупін тудырады. Жаттығу ағзадағы алкоголь болған кездегі тепе-теңдік пен бағдар сезімін сақтай отырып, дененің қиындықтарын сезінуге мүмкіндік береді.

Көліктің қай бөлігі жаттықтырушының қолын білдіреді? Жаттықтырушының қолын қолға соғуы аяқтың автомобильдің тежегіш педальына соғылуымен немесе басқару тақтасындағы кез келген түймеге соғылуымен салыстыруға болады. Көлік жүргізу кезінде қандағы алкоголь мөлшері бар адамдар тежегішті уақтылы басып, соқтығысуды болдырмау үшін қажетті дәлдік пен күш-жігерді басқара алмайды. Көбінесе қатысушыларға жаттықтырушының қолының ортасына қолдарымен жету үшін беске дейін әрекет ету қажет. Олар жасаған күш-жігер де олар тұрған қашықтыққа сәйкес келмейді.



Қатысушылармен бірге тежелу жолы (тежегіш педальі басылғаннан бастап толық тоқтағанға дейінгі автомобильдің жүріп өткен жолы) мен аялдау жолы (жүргізуші қауіпті байқаған сәттен бастап және педальды басу арқылы автомобильдің толық тоқтағанына дейінгі жүріп өткен жолы)

арасындағы айырмашылықтарды талқылауға болады. толық тоқтағанға дейін). Алкогольді ішу «қосарланған» іркіліске әкелуі мүмкін - назар аударудың кешігуі (қауіпті байқап әрекет етуі) және тежегіш педальды басудың кешігуі. Осылайша, толық аялдауға дейінгі жол күтпеген жағдайда кем дегенде үш метрге созылуы мүмкін. Бұл қашықтық-үйге аман-есен оралу мүмкіндігі мен өмір бойы жарақаттануға немесе тіпті көліктің, бір немесе бірнеше жаяу жүргіншінің, жолаушының өліміне әкелетін апат арасындағы айырмашылық. Мұнда жол төсемінің күйі, жылдамдығы және басқа факторлар маңызды болады.

2 жаттығу. «Телефондағы СМС хабарламасы»

Материалдар: Қатысушының ұялы телефоны. Көлік құралының рулын елестететін зат. Арнайы көзілдірік.

Орындау: Ұпайы жоқ қатысушыдан «қайтып келемін, сәл кешігіп келемін» деген мәтіндік хабарлама теруін сұраңыз. Хабарламаны терген кезде, екінші қолымен ол рульге елестететін затты ұстауы керек. Одан үй-жайда жүруін сұраңыз және хабарлама теріп болғаннан кейін тоқтаңыз.

Содан кейін қатысушы көзілдірік киеді. Тағы да сол хабарламаны теріп, екінші қолында «рульмен» бөлмеде қозғалады, хабарлама терілген бойда тоқтайды. Содан кейін қатысушылардың бірі (немесе өзі) хабарламаны дауыстап оқиды.

Ескерту: Жоғарыда көрсетілген жаттығулардың жалпы ережелерін қолданыңыз.

Түсіну: Көлік жүргізу кезінде SMS-хабарлама немесе қоңырау шалу үшін ұялы телефонды пайдалану өте қауіпті және өте жағымсыз, өйткені бұл маңызды алаңдаушылық тудырады. Автокөлікті басқару толық назар аударуды қажет етеді. Қандағы алкоголь болған кезде назар аудару айтарлықтай төмендейді, бұл апаттық жағдайдың мүмкіндігін арттырады. Телефонды пайдалану жағдайды нашарлатады.

Қатысушы «көлік жүргізген» жолды бақылап отырды ма?

Бұл жаттығуды орындаудағы қатысушылардың көпшілігі хабарлама терген кезде алға қарамайтыны байқалады. Біреу хабарламаны қатесіз теруге тырысқанда, ол жолға қарағанда телефон экранына көбірек көңіл бөледі. Тағы бір фактор — қозғалыс жылдамдығы. Магистральды жолда баяу жүріспен қарапайым жолда жылдам жүру бірдей қауіпті.

3 жаттығу. «Мерекеден оралу»

Материалдар: Арнайы көзілдірік, жол конустары, екі орындық, кілттер, құлып.

Орындау: Конустарды еденге екі орындықтың аралығына өту үшін зигзаг тәрізді орнатыңыз — олардың арасында жеткілікті қашықтық болсын. Қатысушы орындыққа отырады. Жаттықтырушы оған кілт береді. Қатысушы тұрып, тік басын көтеріп конустардың арасынан зигзаппен жүреді. Қатысушы екінші орындыққа жақындағаннан кейін, одан орындықта жатқан құлыпты алып, ашуын сұраңыз. Содан кейін бұл орындықты есік сияқты жылжытып және есікке «кіргізіңіз». Қатысушыдан не талап етілетінін көрсету үшін алдымен жаттығуды көзілдіріксіз өзіңіз жасаңыз.

Бірінші қатысушыдан жоғарыда сипатталғандай тапсырманы көзілдірік қолданбай (отырыңыз, тұрыңыз, зигзаппен жүріңіз, құлыпты көтеріңіз және ашыңыз, орындықты жылжытыңыз, есікке «кіріңіз») орындауды сұраңыз. Осыдан кейін, сол қатысушыдан көзілдірік кию арқылы осы әрекеттерді орындауын сұраңыз.

Барлығына жаттығуды орындайтын адамның мінез-құлқындағы ең кішкентай өзгерістерді байқауға шақырыңыз.

Ескерту: Жоғарыда көрсетілген жаттығулардың жалпы ережелерін қолданыңыз.

Түсінуге: Топ мүшелерінің пікірін алуға, сондай-ақ түсініктеме беруге көмектесетін сұрақтар: жаттығу көзілдіріксіз жақсы орындалды ма? Ал көзілдірікпен ше? Айырмашылықтан не байқады?

Конустар нақты өмірде нені білдіруі мүмкін?

— Адамдар, бордюры, тіректер, қабырғалар, Автомобильдер және т. б.

Қатысушы кедергілерді қалай айналып өтті?

— Қатысушы бұл жаттығуды келесідей орындайды:

1. Ол зигзаппен жүрмейді, яғни ол бұрылуы керек жерге түзу сызықпен жүреді.
2. Бағдар мен бұрылыстардағы қателер.
3. Бұрылысқа қателікпен «кіреді» - не күрт, не кеш.
4. Бұрылысқа біркелкі «кіруі» жеткіліксіз немесе бұрыштарды тым күрт кесіп тастайды, жол конустарын құлатады

5. Жаттығуды орындаудың жылдамдығы өзгереді.

Егер адам бұрылысқа тым біркелкі кірсе, нақты өмірде не болады?

— Жолдан шығып кетеді немесе басқа көліктермен немесе нысандармен соқтығысады.

Егер адам нақты өмірде тым күрт бұрылса, не болады?

— Бұрылу кезінде біркелкіліктің жеткіліксіздігі автомобильдің аударылуына, басқа көлік құралдарымен, заттармен немесе адамдармен соқтығысуына әкелуі мүмкін.

Жаттығуды екі орындықтың немесе конустың айналасында сегіздік әдіспен өткенге дейін жеңілдетуге болады.

4 жаттығу. «Туннельдегідей»

Материалдар: Арнайы көзілдірік.

Орындау: жаттығуды орындауға дайын адамды топтың алдында тұруға шақырып қолын алға создырыңыз. (Қасында тұрып өзіңіз көрсетіңіз)

Қатысушыдан алақандарын ішке қаратып қолдарын алға созып, оларды әлі де көре алатындай етіп бірте-бірте созуды сұраңыз. Бұл диапазон шамамен 180° болады. Енді қатысушыдан арнайы көзілдірік киіп, осы жаттығуды орындауын сұраңыз. Көзілдірікке дейін және көзілдірікті қолданғаннан кейінгі бұрыш арасындағы айырмашылықты өлшеңіз.

Ескерту: жоғарыда көрсетілген жаттығулардың жалпы ережелерін қолданыңыз.

Түсіндіріңіз: адамның көру қабілеті 180° өрісті қамтуға мүмкіндік береді, бұл ПЕРИФЕРИЯЛЫҚ немесе БҮЙІРЛІК КӨРУ деп аталады. Адам көзілдірікті пайдаланған кезде бұл өріс қысқарады. Біз көлікке отырғанда, ол одан да азаяды және алкогольді ішу арқылы ол «туннельдегідей» болады.

Түсіну: Көлік құралын жүргізу — бұл апатты болдырмау үшін көптеген физикалық және ақыл-ой қабілеттерін (көру, рефлексстер, үйлестіру, шоғырлану және т.б.) қажет ететін күрделі процесс.

Бұл жаттығу алкогольді ішудің сезім мүшелерін жүргізу үшін ең маңыздыларының бірі — көру қабілетіне қалай әсер ететінін түсінуге мүмкіндік береді. Біздің іс-әрекеттеріміздің көпшілігі осы сезіммен анықталады және оған әсер ету қайтымсыз салдарға әкелуі мүмкін.

✓ Көзілдірікпен бізге қол жетімді емес көру өрісінде не болуы мүмкін?

Онда адамдар болуы мүмкін, басқа көліктер, қабырға, ағаштар, бағдаршам, жануарлар, қиылыстар және т.б. Біз көре алмайтын осы элементтердің барлығы апатқа ұшыратуы мүмкін.

5 жаттығу. «Рефлексстер»

Материалдар: 1 немесе 2 жұмсақ шар. Арнайы көзілдірік.

Ескерту: жоғарыда көрсетілген жаттығулардың жалпы ережелерін қолданыңыз.

Орындау: жаттығуды орындау үшін екі адамның ортаға шығуын сұраңыз. Олардан допты бір-біріне лақтыруын сұраңыз (көрермендердің қатысуынсыз). Мұны алдымен баяу, содан кейін көзілдіріксіз тезірек жасау керек (шамамен бір минут ішінде).

Қатысушылардың көзілдірік киер алдындағы қимылдарының, күш-жігерінің бағытын, әрекеттерді үйлестіруін, жылдамдығын, белгілі уақыт бірлігіндегі лақтырулар мен соққылар санын көрермендерге қадағалап отыруға шақырыңыз.

Қатысушылар көзілдірік киіп допты бір-біріне лақтырады, (шамамен бір минут). Тағы бір доп қосу арқылы жаттығуды әртараптандыруға болады. Допты шелекке немесе себетке лақтыруға болады. Көзілдіріксіз үш рет және көзілдірікпен үш рет қашықтығы 2 – 3 метрден лақтыруға болады.

Қатысушылардан орындарына отыруын сұраңыз және топқа сұрақ қойыңыз: «үйге қайту үшін олардың қайсысына көлік кілтін берер едіңіз?».

Күтілетін жауап: «Ешкімге». Қатысушылар жаттығуды орындау кезінде не байқағанын және оны күнделікті өмірге қалай ауыстыруға болатынын сұраңыз. Мас болу симптомдарын түсіндіріңіз (және осындай адам басқаратын көлікке отыру қаупі туралы). Есіңізде болсын, сау жолаушы да жауапты болады.

Түсіну: Доппен ойнаған кезде біз белгілі бір қабілеттерге (үйлестіру, кеңістіктегі бағдар, рефлексстер және т.б.) қатысамыз. Арнайы көзілдірікті қолданған кезде бұл жаттығуды орындау үшін бізге көп күш қажет. Көлік жүргізу кезінде де солай болады. Бұл қабілеттерді жоғалтқан кезде тәуекел деңгейі арта түседі.

Мүмкін топтағы біреу оның серігінің жаттығуды жақсы орындағанын айтуы мүмкін. Жаттықтырушы топтың түсініктемелеріне назар аударуы керек және қатысушылардың жаттығудағы әрбір қозғалысын мұқият қадағалап, егжей-тегжей қадағалап отыруын талап етуі керек: тым баяу, сүрінгенін, тепе-теңдікті сақтау үшін қолын көтергенін және т.б. Бұл мәліметтер тәжірибені нақты өмірге айналдыру барысында маңызды болады. Олар дұрыс емес болмай қалмас үшін мұны топқа жеткізу керек

Мүмкін болатын жаттығулардың басқа нұсқалары

- ✓ Автомектепте жол қозғалысы белгілері бар карточкалар болған жағдайда, курсанттар белгілерді уақыт бойынша (секундомер бойынша) түрлері бойынша орналастыра алады.
- ✓ Отырып орындалады: алдын-ала басып шығарылған мәтінді қайта жазыңыз, мысалы, ӘҚБТК-нің 12.8-бабының жазбалары алдымен көзілдірікпен, содан кейін көзілдіріксіз.



Көзілдірікпен жасалған жаттығулар көбінесе қатысушылардың күлкісін тудырады. Оны тоқтатпаңыз. Оларға ренжітпейтін күлкілі пікірлер айтуға және көңіл көтеруге мүмкіндік беріңіз. Жаттығуды талқылау басталғаннан кейін, қатысушыларға алкогольдің әсерінен

мінез-құлық пен көлік жүргізудің ықтимал салдары мен қауіптілігін байыпты талқылауға көмектесіңіз. Жаттығулардың тиімділігі оқытушының әр жаттығу бойынша пікірталас жүргізіп, автомобильдегі және жолдағы нақты әрекеттермен байланысын қалай көрсете алатындығына байланысты.



2 ҚОСЫМША

ЖҮРГІЗУШІГЕ АРНАЛҒАН ӘДІСТЕМЕЛІК ҰСЫНЫСТАР «АВТОСАУЛЫҚ: КӨЛІК ЖҮРГІЗУ МЕН АЛКОГОЛЬ ҮЙЛЕСПЕЙДІ» САБАҒЫ

«Автосаулық» сабағы автомектептегі теориялық сабақтың қалыпты түрінен ерекшеленеді. Ол интерактивті жұмыс әдістерін (ойын, пікірталас, топтық жұмыс) қамтиды және ақпаратты қатысушыларға жеткізудің ыңғайлы және тиімді түрі болып табылады. Мұндай сабақтың өзіндік ерекшеліктері бар және әрине, мұғалімнен ерекше дағдылар мен эмоционалды қатысуды талап етеді.

Семинарға қатысушылармен қарым-қатынас кезінде жүргізуші қарым-қатынас белгілі бір мақсатқа жетуге бағытталғанын және қатысушыларды интерактивті қарым-қатынасқа шақыра отырып, олардың негізгі тақырыптан ауытқуына жол бермеуін ұмытпауы керек. Әдетте, топта әңгімені шетке шығаруға тырысатын адамдар бар. Тыңдаушы арандатушылардан қорықпаңыз. Бәрін білетін арандатушыларға: «сіз тақырыпқа терең қарайсыз», «мен бұл сұрақты күттім, бірақ сіз бірінші болып терең үңілдіңіз» деп комплимент айтуға болады. Содан кейін: «бұл жеке зерттеудің тақырыбы, мен өз ұстанымымды қысқаша айта алмаймын», «баяндамадан кейін қалыңыз, тақырыпты талқылаңыз» және т.б. дәл осындай тактиканы қолдануға болады.

Оқытушы тыңдаушылармен интерактивті диалог жүргізу үшін қандай қасиеттерге ие болуы керек: кейбіреулерін атап өтейік:

- ✓ қарым-қатынас;
- ✓ көпшілік алдында сөйлеуге дайындық (ашық сабақтарды қоса алғанда);
- ✓ модуль тақырыптары бойынша пікірталастарды бастау және қолдау мүмкіндігі;
- ✓ мас күйіндегі проблемалар бойынша профилактикалық жұмыстың маңыздылығына жеке сенімділігіне ие болу.

Оқытушы білуі керек:

- ✓ модуль тақырыптарының мазмұнын нақты көрсетіңіз, оларды практикалық жаттығулармен байланыстырыңыз;
- ✓ мысалдарды өз тәжірибеңізден немесе басқа адамдардың тәжірибесінен пайдалану орынды;
- ✓ әр түрлі әдістер мен құралдарды қолданыңыз (дәріс, презентация, әңгіме, пікірталас, топтық жұмыс, тестілеу, сұрақ-трейлер) және оқыту құралдары (көзілдірік, презентация және көрнекі материалдар);
- ✓ қауіпсіздік техникасы және жаттығуларды орындау бойынша топқа нұсқаулар беру;
- ✓ сұрақтар қою, жауаптарды тыңдау, қорытынды жасау;
- ✓ уақытты бақылау;
- ✓ зейін мен белсенділікті біркелкі бөлу арқылы әр қатысушымен жұмыс жасаңыз;
- ✓ қақтығыстарды шешу және топтағы шиеленісті азайту;
- ✓ қатысушылардың кез-келген мінез-құлқына сындарлы жауап беру.

Жүргізуші нені білуі және жасай алуы керек

1. «Көлік жүргізу мен алкоголь үйлеспейді» модулінің барлық тақырыптары бойынша ақпаратты толық білу.
2. Коммуникативті дағдыларға ие болу (сұрақтарды тұжырымдау, аудиториямен қарым-қатынастың әртүрлі әдістерін қолдану), ақпаратты тиімді жеткізе білу, аудиторияны тарту және назар аударту.
3. Топпен жұмыс істеу әдістері.
4. Топпен жұмыс істеу ерекшеліктері.

1. Ақпаратты иелену. «Автосаулық: көлік жүргізу мен алкоголь үйлеспейді» модулінің тақырыптары

- ✓ Өлемдегі, елдегі, аймақтағы жол жарақаттарының статистикасы.
- ✓ Алкоголь және оның адам ағзасына және жүргізушінің әрекеттеріне әсері.
- ✓ Жол-көлік оқиғаларының тәуекелдеріне не әсер етеді.
- ✓ Мас күйіне қатысты Ресей заңнамасының талаптары және құқық бұзушылардың

жауапкершілігі.

- ✓ Полицияның мас күйіне қатысты қадағалау әрекеттері.
- ✓ Алкогольді тұтыну туралы мифтер (өтіріктер).
- ✓ Мас күйінде көлік жүргізуден қалай аулақ болуға болады.

Барлық тақырыптар оқытушыға арналған нұсқаулықта көрсетілген және көрнекі презентацияда ұсынылған.

2. Қарым-қатынас дағдылары

- ✓ **Топтың кез — келген мүшесінің пікіріне назар аудару және құрметпен қарау** — тыңдаушылардың өз ойын білдіруіне ынталандыру.
- ✓ **Сұхбаттасушыны мұқият тыңдау және түсіну** — бұл сұхбаттасушыны өзіне келтіруге, бір адамды ғана емес, топты да қызықтыруға көмектесетін маңызды қасиет. Бұл дағды пікірталастарға, даулы талқылауларға көмектеседі. Егер сіз қатысушылардың олардың сөздеріне назар аударып отырып, олардың сөзін бөлмей сөйлеуге мүмкіндік берсеңіз, онда сіз бұл адамның ойлары мен сезімдері туралы көбірек біле аласыз, бұл өз кезегінде оларға өз ойларын айтуға көмектеседі.
- ✓ **Топтың әрбір мүшесін және жалпы топты бақылаңыз.** Осылайша алынған ақпарат өте құнды. Қатысушыларды бақылай отырып, олардың топта болып жатқан оқиғаларға қаншалықты қызығушылық танытатынын, жүргізушінің қаншалықты тиімді жұмыс істейтінін түсінуге болады. Бұл сіздің әрекеттеріңіздегі немесе сабақ бағдарламасындағы кез келген нәрсені уақытында өзгертуге көмектеседі.
- ✓ **Сұрақ қою мүмкіндігі.** Көптеген адамдарда маңызды дағды тек тәжірибемен келеді. Сабақтың маңызды бөлігі болып табылатын пікірталас барысы осыған байланысты. Сұрақтар арқылы сіз қатысушыларды ойлауға мәжбүр ете аласыз, бұл олардың көзқарасы мен мінез-құлқын аз тәуекелге өзгерту мүмкіндігі болады. Егер сіз сұрақты дұрыс тұжырымдаған болсаңыз, Сізге тиісті жауап берілуі мүмкін. Сұрақ-жүргізушінің ыңғайлы құралы. Мысалы, қатысушы қажетсіз көзқарастарды білдіретін жағдайда, жүргізуші басқаша әрекет етуі мүмкін: «Сіз қателесесіз. Мұны істеу қауіпті!» немесе сұраулы «Сізге жағдайлар белгілі ме, Қашан.....?»

Қатысушыларды сабақ тақырыбын талқылауға көбірек тарту үшін сұрақтарды қою өте маңызды. Төменде талқылаудың белгілі бір сәтінде қажетті нәтижеге жету үшін пайдалануға болатын сұрақтардың бірнеше түрі берілген.

- ✓ **Ашық сұрақтар** қатысушының субъективті көзқарасы мен білімін анықтауға және қосымша ақпарат алуға көмектеседі.
- ✓ **Жабық сұрақтар** нақты ақпарат алуға немесе бастаманы қабылдауға көмектеседі.
- ✓ **Риторикалық сұрақтар** қатысушыны қызықтыруға және қолайлы атмосфера құруға көмектеседі.
- ✓ Қатысушыға жұмсақ қысым жасау және олардың ойларын сізге қажет бағытқа бағыттау үшін **балама сұрақтар** қойыңыз.
- ✓ **Бұғаттау сұрақтары** жанжалды жағдай туындаған кезде, оның ішінде кеңестер мен айыптаулар болған жағдайда, әңгімені сындарлы бағытқа аударуға көмектеседі.

✓ **Сұрақ-трейлер** әртүрлі пікірлердің спектрін анықтап, әдетте оларды тақтаға (флип-чартта және т.б.) бекіту қажет болған кезде қолданылады. Мұндай құрал қатысушылардың белгілі бір тақырып бойынша ой бағытын анықтауға көмектеседі. Трейлер-идеяларды жинаудың негізгі мәселесі.

Сұрақ түрі	Жағдай	Мысал
Ашық. Олар «не», «қалай», «қайда», «неге», «қашан», «не» сөздерінен басталады	Ақпарат жинау және достық қарым-қатынас жағдайы	Сіздің ұстанымыңыз неге негізделген? Сіздің көзқарасыңызша қалай жасау керек деп ойлайсыз? Бұл таңдаудың себебі неде?
Жабық. Олар біржақты жауапты (күні, атауы, нақты саны), «иә/жоқ» жауабын білдіреді	Бастаманы талап ететін жағдай	Сіз шешім қабылдадыңыз ба? Сіз менің сұрағыма жауап бере аласыз ба?
Балама. Бірнеше жауап нұсқалары (таңдау үшін)	Қажет болса, аздап қысым жасап немесе адамды белгілі бір таңдауға қойыңыз	Сіз үшін бірінші немесе екінші нұсқа жақсырақ па? Сізді әлемдік статистика, Ресей немесе облыс бойынша статистика қызықтырады ма?
Бұғаттау. Жалпылау, нақтылау, толықтыру	Шағымдар, наразылықтар, айыптаулар	Айтыңызшы, дәл қалай? Нақты қашан?
Риторикалық. Олар жауап талап етеді немесе сізге пайдалы жауапты білдіреді (маған «иә» деп айтыңыз)	Қызығушылықты арттыру	Сіз жағдайды бағалау процедурасына аз уақыт жұмсағыңыз келе ме? Денсаулықты сақтап, жастықты ұзартқыңыз келе ме?
Тіркеме. Слайдта немесе флипчартта тұжырымдалған, әркім өз жауабын ойластырып, оны тақтаға негіздеуге уақыт беріледі	Пікірлер таңдауын, белгілі бір тақырып бойынша ой бағыттарын анықтау	Біздің аймақта мас күйде көлік жүргізу мәселесі бар деп ойлайсыз ба?

Жүргізуші қолдана алатын қосымша коммуникативті әдістер

Нақтылау хабарламаны түсінікті етуге көмектесіп және оны тыңдаушыларға дәлірек қабылдауға ықпал етеді. Қатысушылардың жеке мәлімдемелерінің мағынасын нақтылау үшін жүргізуші типті конструкцияларды қолдана алады:

- ✓ Тағы да қайталайсыз ба...
- ✓ Мен дұрыс түсіндім бе? ...
- ✓ Мұны тағы бір рет түсіндіруге тырысыңыз....
- ✓ Сіз мұны жаңа ғана көрген мысалмен қайталай аласыз ба?

Бұл әдісті нақтылау үшін де, топтың назарын тағы бір рет нақты мәлімдемеге аудару үшін де қолдануға болады.

Түйіндеме негізгі идеяларды қорытындылайды. Бұл әдіс ұзақ монологтардан кейін қолданылады. Түйіндемені жүргізуші өзі немесе қатысушылар жоғарыда айтылғандарды қорытындылай отырып жасайды. Көбінесе бұл оған өз ойын неғұрлым нақты және түсінікті етіп айтуға және пікірталасты аяқтауға мүмкіндік береді.

Орталықсыздандыру жағдайға тағы бір көзқарас қосуды ұсынады. Қатысушы жағдайды екінші жағынан қарай алмаған кезде орталықсыздандыруды қолданыңыз.

Мысалы:

✓ Бұл оқиғаға көзіңізбен қараңыз... (мысалы, жол-көлік оқиғасының басқа қатысушысы, полиция қызметкері, жаяу жүргінші позициясы ұсынылады).

Парафраз қайта фразалау жасайды және қатысушыға баяндаманың негізгі идеясын қайтарады, оны жүргізуші дұрыс түсінгенін анықтау үшін біледі. Көбінесе ол: «Мен сізді дұрыс түсіндім бе, жоқ па...», «Сіз айтасыз...», «Сіз қазір не туралы айтып отырсыз...».

Оң күшейту-мақұлдаудың ауызша емес түрі де, ауызша позитивті бағалау да, семинарға қатысушылардың ізгіліктерін мойындау, болып жатқан оқиғалар туралы жағымды әсерлерін жариялау, бірлесіп жұмыс істегені үшін алғысы. Шиеленісті жеңілдетуге және қатысушыларды мәселені белсенді талқылауға тартуға көмектеседі.

Қатысушылармен жұмыс жасай отырып, семинар жүргізушісі сөзсіз олардың сұрақтарымен, талқыланатын тақырыпқа жеке көзқарасымен, қалыптасқан өмірлік ұстанымымен және құндылықтар жүйесімен бетпе-бет келеді. Күрделі сұраққа, мысқылдық ескертуге қалай жауап беруге болады? Егер оқу тобында «арандатушы» отырса не істеу керек?

Сұрақтармен жұмыс істеудің негізгі қателіктері

- ✓ Жүргізуші сұраққа оны тыңдамай жауап бере бастайды.
- ✓ Сұраққа жауап беру кезінде жүргізуші сұрақты қайталамайды (қажеттілік жиі болғанда).
- ✓ Жүргізуші бұл мәселені қорғаныс немесе ақтау позициясын қабылдай отырып, ыәалылықтың белгісі ретінде қабылдайды.

Қиын сұрақтармен жұмыс істеу бойынша ұсыныстар

- ✓ Кідіртіңіз. Сізге сұрақ қойылғаннан кейін, кем дегенде беске дейін санаңыз, содан кейін барып жауабыңызды бастаңыз.
- ✓ Сұраққа жауап бермес бұрын, сұраққа деген көзқарасыңызды білдіріңіз. Мысалы: «Рахмет, бұл өте қызықты/орынды/өзекті сұрақ», «Рахмет, мен үшін күтпеген сұрақ болып шықты» немесе «Рахмет, мен бұл сұрақты бірнеше рет ойладым және оған жауап екіұшты күйде».
- ✓ Сұрақты қалай қойылғанын немесе өз сөзіңізбен қайталаңыз. Мысалы: «Менің

- түсінуімше, сізді қызықтырады...». Сұрақты қайталау кезінде кіріспе айналымдарды қолдану өте маңызды, мысалы: «Мен сізді түсінуімше.... сұрақтың мәні-бұл ...».
- ✓ Сұрақтарды сізге қарсы ызалықтың белгісі ретінде қабылдамаңыз, сондықтан өзіңізді қорғамаңыз немесе ақтамаңыз өйткені бұл аудиторияның ызалығын тудыруы мүмкін.
 - ✓ Көптеген егжей-тегжейлерге бармай-ақ қысқа жауап беруге тырысыңыз. Сұрақтарға жауаптарды басқа сөйлеуге айналдырмаңыз-ұзақ жауаптар аудиторияны тітіркендіреді.
 - ✓ Сұраққа жауап бере отырып, сұрақ берушіге емес, бүкіл топқа жауап беріңіз.
 - ✓ Есіңізде болсын: сіз бәрін білуге міндетті емессіз және кейде сұраққа жауап беру қиын екенін мойындауға болады. Келесі сабақта жауап айтуға уәде беріңіз.
 - ✓ Егер сіздің ойыңызша, қатысушылардың бірі қойылған сұраққа жауап бере алса, осындай мүмкіндік беріңіз-сұрақты топқа немесе басқа қатысушыға бағыттаңыз.
 - ✓ Сұрақтар мен жауаптар регламентін алдын ала белгілеңіз, бұл сізге сұрақтар сериясын уақытында тоқтатуға мүмкіндік береді

3. Топпен жұмыс істеу әдістері

Дәріс (5% қалыптастыру) — шектеусіз адамдарға қажетті ақпаратты берудің ең жылдам жолы. Бұл әдістің кемшілігі-ол қатысушыны тыңдаушының әлсіз позициясына қояды, бұл аудиторияның назарын әлсіретеді — есінеу, ұйықтау және басқа да алаңдаушылықтар.

Оқу (10% қалыптастыру) — бұл сіздің дәрісіңізге көмектесетін презентацияға.

Аудио және бейне материалдарды пайдалану (20% қалыптастыру).

Көрнекі құралдарды қолдану (30% қалыптастыру). Көрнекі құралдарды қолдана отырып, жүргізуші қатысушыларға ақпаратты қабылдаудың барлық арналарымен: көру, есту, жанасу және иіс сезу арқылы есте сақтауға және игеруге көмектеседі.

Пікірталас әр қатысушының өз білімі мен тәжірибесіне сүйене отырып, тақырып бойынша өз пікірін айтуға мүмкіндігі болған кезде пайда болады. Бұл пікір алмасу. Көбінесе пікірталас өткір болады, әсіресе тақырып қатысушылардың өмірлік принциптеріне, дәстүрлеріне және жеке тәжірибелеріне қатысты болған кезде. Кейде тараптар бірауыздан келісе бермейді. Бірақ мұндай пікірталас адамды өз көзқарастарын ойлауға, өзгертуге немесе қайта қарауға итермелеуі мүмкін. Сабақ тақырыбынан даулы жағдай асып кетпеуі үшін жүргізуші барлық тараптардың пікірлерін қорытындылап, позициялардың ұқсастықтары мен айырмашылықтарын талқылауы керек. Жүргізуші әркімнің сөйлей алатындығына көз жеткізеді, «үнсіздерді» қатысуға шақырады, топтағы әркімнің пікірін мұқият тыңдайтындығына көз жеткізеді.

Миға шабуыл (идеялар мен ұсыныстар генераторы) — қарастырылып отырған мәселе бойынша өз ойларын еркін білдіру негізінде топтың барлық мүшелерін жұмысқа жылдам қосудың жақсы тәсілі. Негізгі ережелер:

- ✓ Сұрақты жинақтау (мысалы: егер ол ішімдік ішіп отырса, досыңызға не істей алар едіңіз?);
- ✓ уақыт шеңберін орнатыңыз;
- ✓ әр жауапты тіркеңіз (тақтаға немесе флипчартқа жазыңыз) ;
- ✓ ұсынылған нұсқаларды сынамаңыз немесе мысқылдамаңыз;
- ✓ қорытындылау, ең тиімді ұсыныстарды бөліп көрсету

Топтық тапсырмалар, сұрақ қойылған кезде, жүргізуші тыңдаушыларды 2-3 топқа бөледі, топтарға баяндамашылар тағайындалады, бірнеше топ бір уақытта ойланып, содан кейін өз шешімдерін жариялайды.

Топтарға арналған тапсырмалардың мысалдары:

- ✓ Егер сіз көлікте болсаңыз ал жағдай сізді алкоголь ішуге итермелесе, мүмкін болатын қауіпсіз шешімдерді ұсыныңыз.
- ✓ Егер сіз көлік рулында болсаңыз, алкогольді ішу туралы шешімді ұсыныстарға жауап беріңіз.
- ✓ Егер сіз танысыңыздың мас күйде көлік жүргізуге тырысқанын көрсеңіз, онда тоқтату жолдарын ұсыныңыз.

Іс – әрекет практикасымен оқыту (70% қалыптастыру) — жағдайлардың жоғалуы, өзіндік зерттеулер.

Рөлдік ойындар.

Топпен жұмыс істеу ерекшеліктері

Күрделі (қиын) қатысушылар. Сіз бұл әрекетке қаншалықты ынталы болсаңыз да, топтағы қиын мүшелермен бірнеше рет кездесуге тура келеді. Мұндай адамдардың реакциясын өте мұқият бағалаңыз. Біздің бәрімізде қиын күндер, жаман көңіл-күй, жаман сезінулер болады. Осыған байланысты біз төзімсіз және қатал бола аламыз.

Әдетте, топтың «қиын» мүшелерінің көпшілігі өздерін шын жүректен «жақсыға» ұстайды және оларға жасалған ескертулер лайықсыз деп сенеді. Кейбір топ мүшелерінің мінез-құлқы барлығына кедергі келтірмейтінін қалай жасауға болады?

Әдетте күрделі (қиын) қатысушылардың мінез құлқының артында келесі мақсаттардың бірі тұр:

1. Назар аудару, өзін-өзі растау.
2. Ықпал (билік, текетірес).

Күрделі қатысушыларды үш санатқа бөлуге болады

Сөзшең (айту мүмкіншілігін шоғырландырады)	Көп сөйлейді, құламайды, топ пен жаттықтырушыны негізгі тақырыптан алыстатады, деструктивті
Мысқыл	Не болып жатқанына күмән келтіреді. Өз пікірін белсенді түрде, көбінесе теріс мағынада білдіреді
«Кеңесші» (өзімен емес, үнемі басқалармен айналысады)	Сөзшең сияқты, көп сөйлейді, өзінің білімі мен дағдыларындағы артықшылығын көрсетеді (тіпті ол болмаған жағдайда да)

Сөзшең қатысушылар. Кейде қатысушылар мен жүргізуші ұзақ уақыт бойы топтың сөзшең мүшесінің сөз сөйлеуін тоқтағанша күтеді. Сіз оған жеке хабарласып, байқағаныңыз туралы хабарлауыңыз мүмкін. Мысалы: «мен семинар тақырыптарын талқылауға белсенді қатысатын және сөз сөйлейтін кез келген адамға қуаныштымын, бірақ сонымен бірге мен бәрінің сөйлей алатынын және бұл үшін тең мүмкіндіктерге ие болғанын қалаймын. Жауап бергеніңіз үшін рахмет, бірақ уақыт аз және біз әрі қарай жылжуымыз керек». Сондай-ақ, сіз қатысушыға балама сұрақ қоя аласыз.

Мысқыл немесе әдепсіз қатысушылар. Мұндай қатысушылар басқалармен және жүргізушімен әзілдеседі, менсінбейтін немесе көңілді-мысқылды ескертулер жасайды. Бұндай қатысушылар сіз берген ақпараттың дұрыстығына күмән келтіруі мүмкін. Тұралату сұрағын пайдаланыңыз. Қатысушыға оның пікірі сіз үшін қаншалықты маңызды екенін, оның орын алатындығын және сіз оны құрметтейтіндігіңізді айтыңыз, бірақ барлық ақпарат ғылыми дәлелденген, статистикалық тұрғыдан дұрыс және сенімді ашық көздерден (ДДҰ, Ішкі істер Басқармаларынан және т.б.) алынғанын айтыңыз.

«Кеңесшілер», «жұбатушылар» және «данышпандар». «Кеңесшілер» мен «данышпандар» осы салада қандай білімдері бар екенін мақтан тұтады. Олар көбінесе топтағы мәселелердің себепкері болып табылады. Мұндай қатысушылар сарапшының беделіне нұқсан келтіріп, семинар уақытын ысырап етеді және басқа қатысушыларға сөйлеуге жол бермейді. Мұндай қатысушыларға жабық балама және тұралату сұрақтарын қойып отыру керек.

Қатысушылармен жұмыстағы мәселелік жағдайлар

Оқыту семинары форматында жұмыс істеу дәстүрлі дәрістен айырмашылығы қатысушыларға қатысты да, керісінше де үлкен белсенділікті білдіреді. Пікірталастар, өзекті мәселелерді талқылау және мәселелік жағдайларды шешу — мұндай сабақтың ажырамас бөлігі. Сіз тым белсенді қатысушылардың тұрақты пікірлеріне тап болуыңыз мүмкін. Қатысушылардың бірі немесе топ сіз берген ақпараттың дұрыстығы мен сенімділігіне күмән келтіреді. Көбінесе кез-келген мәселелік жағдай, жеке қатысушының немесе бүкіл топтың белгілі бір «қарсылығы» қатысушының немесе топтың бір нәрсеге деген қанағаттандырылмаған қажеттілігіне жауап ретінде пайда болады.

Қарсылықты тудыратын негізгі қажеттіліктер:

- ✓ тыныштық (мені мазаламаңыз);
- ✓ назар аудару (маған көңіл бөліңіз);
- ✓ қызықсыз.

Қарсылықтың ең көп таралған түрлері:

- ✓ қызықсыз;
- ✓ бәсекелестік;
- ✓ ызалылық;
- ✓ назар аударту.

Қарсылыққа қарсы не істеудің ҚАЖЕТІ ЖОҚ:

- ✓ бұзу, жою;
- ✓ қатысушыны кінәлау, оған ренжу;
- ✓ өз жұмысыңыздың кемшілігі ретінде қабылдаңыз, оны «жаман» деп ойлаңыз;
- ✓ елемеу, жасыру.

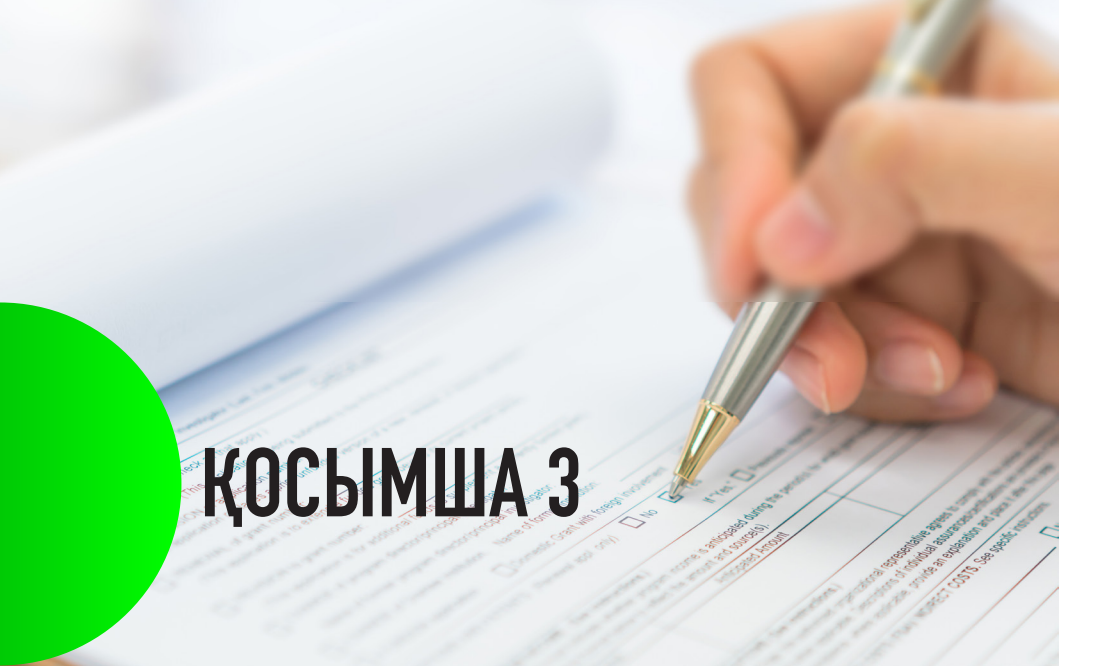
Жүргізушінің рөлі:

- ✓ қатысушылардың пікір алмасу, сезімдері мен ұстанымдарын білдіру үшін жағдай жасау;
- ✓ жалпы тақырыптың жетекшісі болып қалу және жеке бәсекелестікке түспеу;
- ✓ қатысушылар есебінен өз-өзіңізді айқындамаңыз.

Қандай адамдар оқу тобының мүшесі болғанына және оқу кезінде өздерін қалай көрсететініне қарамастан, жүргізуші қарсылыққа қарсы жұмыс істеудің негізгі ережелерін есте ұстауы маңызды:

- ✓ бірдей эмоциялармен жауап бермеңіз;
- ✓ елемеуге болмайды;
- ✓ тікелей ашық байланысқа түсу;
- ✓ назарыңызды адамға САНАЛЫ түрде бағыттаңыз.

Әрбір жүргізушінің өзіне ғана тән жеке ерекшеліктері бар. Тақырыпты жақсы білу, басқаларға құрмет көрсету және тұлғааралық қарым-қатынас тәжірибесі сізге семинарды жоғары кәсіби деңгейде өткізуге көмектеседі.



ҚОСЫМША 3

САБАҚҚА ДЕЙІНГІ ЖӘНЕ КЕЙІНГІ САУАЛНАМАЛАР

Сауалнаманы сабақ алдында немесе одан 2 – 3 күн бұрын толтыру топты тақырыпты талқылау үшін көмектеседі. Сабақтан кейін сол сауалнаманы толтыру тыңдаушыларға өткен материалды түсінуге мүмкіндік береді. Сауалнамалардағы сұрақтар бірдей. Оқытушы үшін бұл білім деңгейінің өзгеруін бағалауға және сабақтың тиімділігін бағалауға, келесі жолы не нәрсеге баса назар аударған дұрыс екенін түсінуге мүмкіндік беретін пайдалы материал. Жиналған сауалнамалар мен белгілі бір аймақтағы мас жүргізушілердің қатысуымен мас күйдегі ЖКО статистикасын талдау «Автосаулық: көлік жүргізу мене алкоголь үйлеспейді» модулінің тиімділігін бағалауға мүмкіндік береді. Сауалнама жасырын түрде толтырылады.

Сауалнама 1, сабаққа дейін. Тақырып бойынша сұрақтар (дұрыс жеткізу)

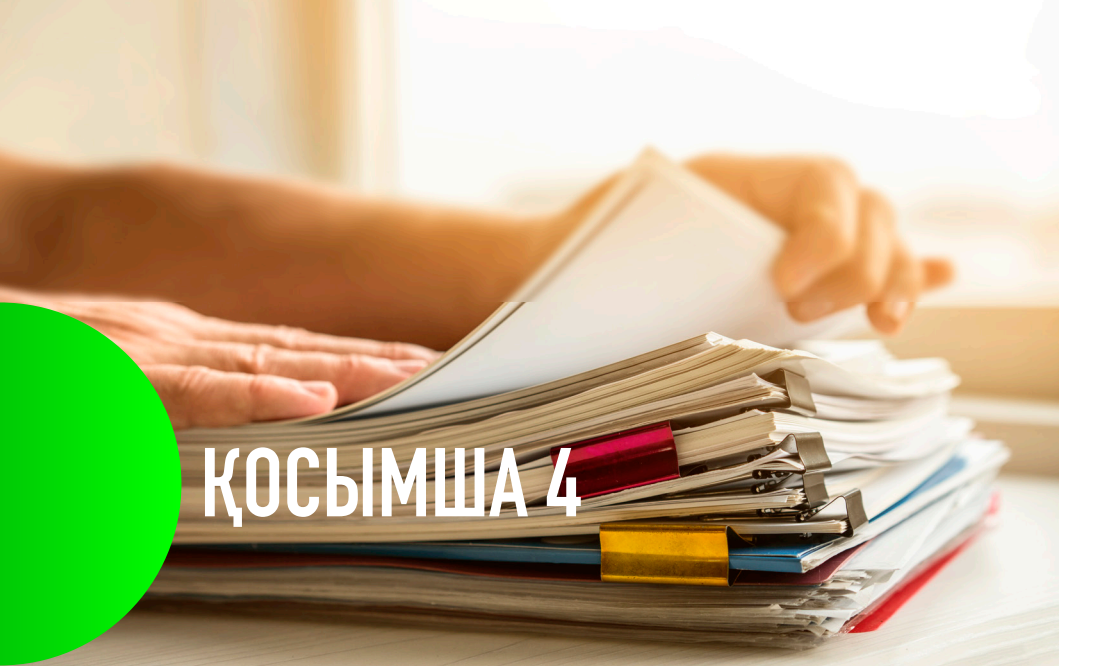
1. Біздің елімізде жыл сайын мас күймен байланысты ЖКО-дан қанша адам қаза табады?				
Шамамен 1000	Шамамен 2000		Шамамен 3000	4000 нан жоғары
2. Сіздің аймағыңыздағы полиция тексерулерінің нәтижесінде күніне орташа есеппен қанша мас жүргізуші анықталады?				
1-2	5-10	15-20	30-40	Жауап беру қиын
3. Көлік жүргізушісінің қанындағы алкогольдің қандай ең аз концентрациясы (мөлшері) қауіпсіз деп саналады?				
0 г/л	0,16 мг/л	0,3 г/л	0,5 г/л	0,8 г/л
4. Егер алкометрдің көрсеткіші 0,5 промилльден аз болса, полиция жүргізушіні медициналық тексеруге жібере ала ма?				
				иә / жоқ
5. Асқазан-ішек жолдары арқылы қанға енгеннен кейін этанол бірінші кезекте қандай ағзаларға әсер етеді?				
Ми	Бұлшық ет	Бауыр	Жүрек	Жауап беру қиын
6. Алкогольді қабылдағаннан кейін оның адам қанындағы концентрациясы қанша уақытта максимумға жетеді:				
	5-10 мин	20-30 мин	30-60 мин	
7. Этанолдың көп бөлігі қалай ағзадан шығарылады:				
	Термен	Бауырмен	Шығарылған ауамен (үрлеуден)	
8. Этанолдың ағзадан шығарылуын тездететін шаралар:				
ұйқы	спорт	«полицияға қарсы» (дәрі)	кофе	Ешбірі болмайды
9. Мас күйде көлік жүргізгені үшін әкімшілік жаза				
15 тәулікке қамауға алу	5 жылға көлік жүргізу құқығынан айыру және 5000 АЕК айыппұл	1200 АЕК айыппұл	15 тәулікке қамауға алу және 7 жылға көлік жүргізу құқығынан айыру	
10. Сіз алкогольді ішкеннен кейін өз жағдайыңыздағы барлық өзгерістерді жеке сезінулермен бағалай аласыз ба? (көру өткірлігі, зейін, реакция жылдамдығы, үйлестіру және т. б.)				
				иә / жоқ

Сауалнама 2, сабақтан кейін. Тақырып бойынша сұрақтар

1. Біздің елімізде жыл сайын мас күйге байланысты ЖКО-дан қанша адам қаза табады?				
Шамамен 1000	Шамамен 2000		Шамамен 3000	4000 нан жоғары
2. Сіздің аймағыңыздағы полиция тексерулерінің нәтижесінде күніне орташа есеппен қанша мас жүргізуші анықталады?				
1-2	5-10	15-20	30-40	Жауап беру қиын
3. Көлік жүргізушісінің қанындағы алкогольдің қандай ең аз концентрациясы (мөлшері) қауіпсіз деп саналады?				
0 г/л	0,16 мг/л	0,3 г/л	0,5 г/л	0,8 г/л
4. Егер алкометрдің көрсеткіші 0,5 промилльден аз болса, полиция жүргізушіні медициналық тексеруге жібере ала ма?				
				иә / жоқ
5. Асқазан-ішек жолдары арқылы қанға енгеннен кейін этанол бірінші кезекте қандай ағзаларға әсер етеді?				
Ми	Бұлшық ет	Бауыр	Жүрек	Жауап беру қиын
6. Алкогольді қабылдағаннан кейін оның адам қанындағы концентрациясы қанша уақытта максимумға жетеді:				
	5-10 мин	20-30 мин	30-60 мин	
7. Этанолдың көп бөлігі қалай ағзадан шығарылады:				
	Термен	Бауырмен	Шығарылған ауамен (үрлеуден)	
8. Этанолдың ағзадан шығарылуын тездететін шаралар:				
ұйқы	спорт	«полицияға қарсы» (дәрі)	кофе	Ешбірі болмайды
9. Мас күйде көлік жүргізгені үшін әкімшілік жаза				
15 тәулікке қамауға алу	5 жылға көлік жүргізу құқығынан айыру және 5000 АЕК айыппұл	1200 АЕК айыппұл	15 тәулікке қамауға алу және 7 жылға көлік жүргізу құқығынан айыру	
10. Сіз алкогольді ішкеннен кейін өз жағдайыңыздағы барлық өзгерістерді жеке сезінулермен бағалай аласыз ба? (көру өткірлігі, зейін, реакция жылдамдығы, үйлестіру және т. б.)				
				иә / жоқ

ЖАЗБА ҮШІН





ҚОСЫМША 4

ҚҰЖАТТАР

Психоактивті затты пайдалану фактісін және мас болу жағдайын анықтау үшін медициналық куәландыруды жүргізу қағидалары

ҚР Денсаулық сақтау министрінің 2020 жылғы 25 қарашадағы № ҚР ДСМ-203/2020 бұйрығына қосымша

Мас күйі – психоактивті заттардың жедел интоксикациясы нәтижесінде пайда болатын және психикалық, мінез-құлық, вегетативті және соматоневрологиялық бұзылулар кешенімен сипатталатын жағдай

Мас болу фактісін анықтау үшін **медициналық куәландыру**–басқа психоактивті заттардан (ПЗ) есірткілік, алкогольдік мас болу және мас болу жағдайын анықтау мақсатында адамды амбулаториялық тексеру;

Психоактивті заттар — синтетикалық немесе табиғи жаратылыстан шыққан заттар (алкоголь, есірткі, психотроптық заттар, олардың ауыстырғыштары, басқа да мас ететін заттар), олар бір рет қабылдағанда адамның психикалық және физикалық функцияларына, мінез-құлқына әсер етеді, ал ұзақ уақыт қолданғанда психикалық және физикалық тәуелділікті тудырады.

Медициналық куәландыру нәтижелері бойынша қорытынды жасалады.

Психоактивті затты қолдану фактісін және мас күйін анықтау үшін медициналық куәландыру қорытындысы

Осы факті бойынша куәландыру бастапқы, қайталама болады (қажеттісінің астын сызу).

1. Тегі, Аты, Әкесінің аты (бар болса) _____
Жасы (туған жылы) _____
Жеке басын куәландыратын құжат (бар болса) _____
Жұмыс орны, лауазымы _____
Кім және қашан (нақты уақыт) куәландыруға жіберілді немесе өз бетінше жүгінді.
Куәландыру күні мен нақты уақыты. Кім куәландырған (дәрігер, фельдшер, мед-бике) _____
2. Куәландырудың себебі: _____
3. Куәландырылушының сыртқы түрі: _____
4. Мінез-құлық: қабаттастылық, тұйық, ашуланшақ, қозғыш, ызалы, керемет, әңгімешіл, әбігер, тұрақсыз көңіл-күй, ұйқышыл, тежелген, өз жағдайына шағымданады, сабырлы (қажеттісін сызып көрсету керек) _____
5. Сана күйі, орналасқан жеріндегі, уақытындағы, жағдайындағы және жеке басындағы бағдар _____
6. Сөйлеу қабілеті: презентацияның байланысы, артикуляцияның бұзылуы, сөйлеудің бұлыңғырлығы _____
7. Вегетативті тамырлы реакциялар (терінің, көздің, тілдің шырышты қабығының жағдайы, тершеңдік, сілекейдің ағуы)

Тыныс алу: жылдам, баяу _____
Пульс _____ қан қысымы _____
Қарашық: тарылған, кеңейтілген, жарыққа реакция _____
Қаптал жағына қараған кездегі нистагм (діріл) _____
8. Қозғалтқыш саласы _____
Мимика: жалқау, жанды _____
Жүру (тербелу, жүру кезінде аяқтың бой бермеуі), бұрылыстармен жүру (бұрылыс кезінде шайқау) _____
Ромберг позасындағы _____
Нақты қозғалыстар (монетаны еденнен көтеріңіз, саусақ-мұрын сынағы) _____
Қабақтың, тілдің, саусақтардың дірілдеуі _____

9. Жүйке-психикалық аурулардың, мидың органикалық зақымдануының, физикалық сарқылудың белгілері бар ма. Зардап шеккен жарақаттар (куәландырылушының сөзінен) _____

10. Алкогольді, психоактивті заттарды соңғы қолдану туралы мәліметтер: субъективті, объективті (құжаттар бойынша, сөздерден)

11. Алкоголь иісі _____

12. Дем шығаратын ауада және дененің биологиялық орталарында алкогольдің болуы:
а) құрылғыда ауа зерттелді

Зерттеу уақыты мен нәтижелері _____

қайта зерттеу _____

б) биологиялық орта (пар) (зәр, сілекей, қан) зерттелді _____

әдістері _____ сынама алу уақыты _____

Зерттеу уақыты мен нәтижелері _____

13. Медициналық тексерістің немесе ұсынылған құжаттардың басқа деректері

14. Қорытынды (куәландырылушының жай-күйі психоактивті затты пайдалану фактісін және мас болу жай-күйін анықтау үшін медициналық куәландыруды жүргізу қағидаларының 18-тармағында көзделген тұжырымдарда сараланады): _____

Куәландыруды жүргізген медицина қызметкерінің қолы _____

Куәландыру нәтижесімен таныстым _____

_____ (куәландырылатын тұлғаның қолы)

Куәландыру нәтижелерімен таныстым, бірақ қол қоюдан бас тарттым _____

Медицина қызметкерінің ТАӘ және қолы _____

Куәгерлер (мүдделі емес адамдар) (куәландырылатын адам болып жатқан оқиғаларды бағалай алмаған және (немесе) медициналық куәландырудан және (немесе) танысудан және/немесе қол қоюдан бас тартқан жағдайда):

1. _____ қолы

2. _____ қолы

АЛҒЫС

Қазақстан Республикасы үшін бейімделген нұсқаулықтың алтыншы басылымы «Перно Рикар Қазақстан» ЖШС (Pernod Ricard Kazakhstan LLP) компаниясының «Автосаулық» әлеуметтік жобасының бастамасы мен әрекетінің арқасында мүмкін болды.



Pernod Ricard Kazakhstan

Сондай ақ нұсқаулықтың алтыншы басылымын дайындауға қосқан үлесі мен қатысқаны үшін алғыс айтамыз:

Денисова Юлия Владимировнаға

Плотникова Маргарита Алексеевнаға

Рыбакова Любовь Павловнаға



Нұсқаулықты дайындауға қатысқаны үшін (2017 жылғы редакцияда)

МАЖИ проректоры **Жанказиев Султан Владимировичке**, «Автосаулық» жобасының

Кураторы **Моисеев Сергей Юрьевичке**, «Актив-қауіпсіздік»

Оқу орталығының директоры **Шевченко Светлана Владимировнаға**, «тренинг өнері»

Орталығының әлеуметтік жобалар бағытының директоры **Костив Оксана Игоревнаға**

Корпоративтік әлеуметтік жауапкершілік жөніндегі
маман **Полуэктова Ирина Викторовнаға**

«Ульяновскавтотранс» компаниялар тобы басшысының орынбасары
автомектептің оқу курсына жаңа модульді енгізу бойынша ұсынымдарды
өзірлеуге көмектескені үшін **Полежаев Анатолий Андреевичке**

Смоленск облысы Сафоново қаласындағы ДОСААФ автомектептің
(армия мен флотқа жәрдемдесудің ерікті қоғамы) мемлекеттік емес білім
беру мекемесінің директоры **Рафис Рифович Байшегуровқа**

Стерлитамак қаласы (Башқұртстан Республикасы) «Фортуна Плюс
А» автомектептің оқытушысы **Сазонова Юлия Юрьевнаға**

Курск қ., «Оңтүстікте» автомектебінің психологы **Кочетова Татьяна Викторовнаға**

Мәскеу мемлекеттік психологиялық – педагогикалық университетінің
«Әлеуметтік психология» кафедрасының доценті Смоленск, Ульяновск,
Ивановск, Омбы, Волгоград, Липецк және Кемерово облыстарының,
Стерлитамак және Уфа (Башқұртстан Республикасы), Саранск (Мордовия
Республикасы), Курск, Клин және Калуга қалаларының автомектептерінің
мамандары, оқытушылары мен курсанттары-оқу модулін автомектеп
бағдарламаларына бейімдеу және енгізу бойынша белсенді жұмысы үшін

Алкогольді жауапты тұтынғаны үшін халықаралық Альянс
(iard, International Alliance for Responsible Drinking)

Федералдық қазыналық мекемесі Ресей ИМ

Жол қозғалысы қауіпсіздігі мемлекеттік автоинспекциясының
жол қозғалысы қауіпсіздігі ғылыми орталығына

«Ресей сыра қайнатушылар Одағы» коммерциялық емес
ұйымының «алкоголь өнімдерін өндірушілер комитеті»
коммерциялық емес серіктестігіне алғыс білдіреді

ЖАЗБА ҮШІН



Оқу басылымы

АВТОСАУЛЫҚ: КӨЛІК ЖҮРГІЗУ МЕН АЛКОГОЛЬ ҮЙЛЕСПЕЙДІ

Оқытушылар мен мамандарға арналған әдістемелік нұсқаулық 6-шы басылым
Қазақстан Республикасы үшін түзетілген және бейімделген

Баспа — «Жасыл шеңбер» әлеуметтік бастамаларды дамыту орталығы

E-mail: info@avtotrezvost.ru; www.avtotrezvost.ru

ISBN 978-5-6046626-2-5

