

ПСИХОФИЗИОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВОДИТЕЛЯ

ЛЕКЦИЯ 1

ПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ФУНКЦИИ СИСТЕМЫ ВОСПРИЯТИЯ И ПСИХОМОТОРНЫЕ НАВЫКИ

Цель: Систематизировать и актуализировать знания присутствующих по вопросам, касающимся познавательных функций, систем восприятия и психомоторных навыков водителя.

Учебные вопросы:

1. Познавательная функция, система восприятия и психомоторные навыки водителя.
2. Факторы, искажающие восприятие дорожной обстановки водителями.
3. Основные навыки водителя, обеспечивающие безопасность дорожного движения.

Время: 2 академических часа (90 мин)

Место проведения:

Метод: устное изложение материала, демонстрация иллюстративного материала, комбинирование изложения и демонстрации изображений.

Учебно-материальное обеспечение (материальная часть): оборудование лекционного зала, техническое оснащение аудитории для проведения практических занятий, программные продукты, ПЭВМ.

Ход занятия

I. Вводная часть (5 мин.)

Проверка присутствующих по списку. Проверка готовности учащихся к лекции. Формулирование темы, учебной цели и вопросов лекции.

II. Основная часть (80 мин.)

Изложение учебного вопроса 1. Познавательная функция, система восприятия и психомоторные навыки водителя.

Раскрывается содержание основных понятий темы: познавательная функция, система восприятия и психомоторные навыки. Понятие «познавательная функция» представлено в кругу таких важных особенностей человеческой психики как внимание, восприятие, память, мышление. Поочередно рассматриваются аспекты: внимание и его свойства (устойчивость, концентрация, распределение, переключение, объем); причины отвлечения внимания во вре-

мя управления транспортным средством; способность сохранять внимание при наличии отвлекающих факторов. Монотония; влияние усталости и сонливости на способность удерживать внимания; способы профилактики усталости. Виды информации; выбор необходимой информации в процессе управления транспортным средством; информационная перегрузка; системы восприятия и их значение в деятельности водителя; опасности, связанные с неправильным восприятием дорожной обстановки; зрительная система; поле зрения, острота зрения и зона видимости; периферическое и центральное зрение.

Изложение учебного вопроса 2: Факторы, искажающие восприятие дорожной обстановки водителями.

Раскрываются основные факторы, влияющие на уменьшение поля зрения водителя; различные системы восприятия (слуховая система, вестибулярная система, суставно-мышечное чувство, интероцепция) и их значение в деятельности водителя. Влияние скорости движения транспортного средства, алкоголя, медикаментов и эмоциональных состояний водителя на восприятие дорожной обстановки. Память; виды памяти и её значение для накопления профессионального опыта. Мышление; анализ и синтез как основные процессы мышления; оперативное мышление и прогнозирование.

Изложение учебного вопроса 3: Основные навыки водителя, обеспечивающие безопасность дорожного движения.

Рассматриваются основные навыки распознавания опасных ситуаций; принятие решения в различных дорожных ситуациях; важность принятия правильного решения на дороге. Формирование психомоторных навыков управления автомобилем; влияние возрастных и гендерных различий на формирование психомоторных навыков; простая и сложная сенсомоторные реакции, реакция в опасной зоне; факторы, влияющие на скорость реакции.

III. Заключительная часть (5 мин.)

Подведение итогов лекции. Контроль усвоения материала, проверка степень достижения цели лекции.

Методические рекомендации по проведению лекции (вариант)

Выбор формы изложения учебного материала обусловлен целями лекции.

Рекомендуемые методические приёмы:

– Задавать вопросы учащимся для выяснения их мнений и степени осведомленности по рассматриваемой теме, их готовности к восприятию материала. Вопросы адресуются всей аудитории. Учащиеся отвечают с мест. Вопросы формулировать так, чтобы на них можно было давать однозначные ответы, это позволяет точнее выявить уровень знаний учащихся.

– Приглашение к коллективному исследованию («мозговой штурм»). Слушателям предлагается вывести комплекс требований к подпунктам вопросов. Обращаться к опыту и знаниям аудитории. Уточняя и дополняя внесённые предложения, лектор подводит под коллективный опыт теоретическую базу, систематизирует его и «возвращает» обучаемым в виде совместно выработанного тезиса.

– Обмен мнениями в интервалах между логическими разделами лекции.

– Обоснование логики и методики принятых решений и проведённых действий путём разрешения противоречий.

Слушатели как соучастниками решения вопросов думают, сопоставляют, делают выводы из услышанного, приходят к убеждению о правильности решения вопроса, находятся в постоянном процессе «помышления» и в конечном счёте соавторами в решении проблемных вопросов и задач. Следует обосновывать важность рассматриваемого учебного вопроса. Основные положения давать под запись в конспект.

Необходимо сделать выводы по материалу занятия, подвести итог занятия, ответить на вопросы учащихся. Дать задание для самостоятельной работы.

I. ВВОДНАЯ ЧАСТЬ

Психофизиологические свойства человека определяют особенности психических и физиологических процессов в его организме. К этим свойствам относятся восприятие (ощущение), внимание, мышление, память, эмоции, воля, а также личностные качества. Водителю приходится выполнять различные работы: принимать транспортное средство у сменщика; готовиться к выезду на линию, оформлять документы; пополнять запас топлива, масел, охлаждающей жидкости; управлять транспортным средством, перевоза груз или пассажиров.

Управление транспортным средством – самая важная и ответственная часть деятельности водителя. Процесс управления объединяет водителя, транспортное средство, дорогу и окружающую среду в одно целое – в систему, в которой все элементы связаны между собой и зависят друг от друга. Водитель постоянно получает информацию о дороге и всем, что на ней находится (автомобилях, пешеходах, светофорах, дорожных знаках), а также о состоянии окружающей среды (температуре, влажности, освещенности и т. д.). В соответствии с назначением своей поездки он, учитывая собственные возможности и особенности транспортного средства, определяет режим движения (скорость, направление). Кроме того, водитель непрерывно контролирует результаты своих действий и, если режим движения отклоняется от заданного, вносит нужные исправления. Характер и объем информации, получаемой водителем, как правило, быстро меняют. Большой объем информации или быстрые ее изменения, например, при интенсивном движении, часто лишают водителя возможности своевременно и точно ее воспринимать и перерабатывать, а следовательно и быстро находить верное решение. Непрерывность движения постоянно нарушается запрещающими сигналами, дорожными знаками и участниками движения. Водителю приходится выполнять большое количество действий по управлению автомобилем, часть из которых (называется ошибочной). Так, в условиях интенсивного движения в городе в течение рабочей смены (7–8 ч.) водители маршрутных автобусов или такси выполняют около 5,5 тыс. операций по управлению транспортным средством. При этом около 20% этих действий являются ошибочными из-за недостатка времени для приема и переработки информации. Особенно это ощущается при внезапном возникновении опасных ситуаций, когда промедление или невыполнение нужных действий может привести к ДТП.

Сложная обстановка на дороге, в которой возможны ошибочные действия, возникает у водителя несколько раз за смену. Приблизительно один раз в месяц водитель попадает в ситуацию, близкую к аварийной, и в среднем один раз в 6 лет становится участником ДТП.

Трудность работы водителя во многом связана с тем, что поступающая к нему информации недостаточно определенная. Речь идёт о том, что, как правило, водитель не может аб-

совершенно точно предвидеть поведение других участников движения и изменения в дорожной обстановке. На основе этих неполноценных данных водитель должен самостоятельно принимать очень ответственные решения. Он работает в отрыве от своего трудового коллектива, а, следовательно, лишен возможности обсуждать с кем-либо постоянно изменяющуюся дорожную обстановку. Работая в разнообразных условиях, водитель должен обладать высокой степенью ответственности за безопасность и жизнь пассажиров и пешеходов, сохранность транспортного средства и грузов.

II. ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ

1. Познавательная функция, система восприятия и психомоторные навыки водителя.

В каждой профессии можно определить наиболее важные психофизиологические процессы, которые определяют качество и безопасность работы. Для водителя – это способность воспринимать дорожную информацию, осмысливать ее, быстро принимать правильное решение и своевременно выполнять действия по управлению автомобилем. Современная авто-трасса требует от водителя большого нервного напряжения. По мнению исследователей, безопасность управления автомобилем в большей степени определяется интеллектом и эмоциональным поведением, чем физической пригодностью. За рулем автомобиля водитель выполняет функции оператора автоматизированной системы управления «человек – машина» с той лишь разницей, что кроме машины и человека имеется еще один компонент системы, значительно увеличивающий объем поступающей информации, – дорога.

От способности водителя воспринимать и своевременно реагировать на поступающую к нему информацию во многом зависит безопасность движения. Скорость и точность реагирования находятся в прямой зависимости от информационных характеристик сигналов. Изучением этих вопросов занимается теория информации.

Информация – это сведения об окружающем мире и протекающих в нем процессах, воспринимаемые человеком или специальным техническим устройством.

На продуктивность деятельности водителя оказывают влияние его индивидуальные особенности, особенности потока информации и условия деятельности.

Индивидуальные особенности водителя – это личностные качества, уровень его профессиональной подготовки, возраст, психическое и физическое состояние и состояние здоровья.

Особенности потока информации характеризуются пространственным положением источников информации, скоростью информационного потока, т.е. количеством информации, поступающей в единицу времени; легкостью восприятия информации, которая определяется размерами, контрастностью, взаимным расположением и освещенностью цифр, слов, знаков и т.д.

Условия деятельности – это особенности рабочего места (расположение органов управления, приборов, сиденья), микроклимат кабины (влажность, температура воздуха, скорость воздушного потока и т. д.), обзорность, видимость, исправность автомобиля и др.

Информацией об управляемом объекте считают сведения о положении объекта управления, режиме его работы, результатах воздействия на объект со стороны человека, им

управляющего, и со стороны внешней среды, а также данные о положении органов управления, поступающие от специальных средств отображения информации. При управлении автомобилем такими средствами являются приборы, информирующие водителя о скорости движения, работе систем двигателя и т.п.

Управляя автомобилем, водитель перемещает органы управления, которыми являются рулевое колесо, педали тормоза, сцепления и управления дроссельной заслонкой, рычаг переключения передач, переключатели световых и осветительных приборов и др. Каждый орган управления имеет характерные параметры, к которым относятся положение, форма, размеры, амплитуда перемещения, направление, скорость и усилие, которое необходимо применять; удаленность их от водителя и друг от друга. Все это водитель должен знать и учитывать при работе с ними.

При получении, переработке информации и ее реализации в деятельности водителя различают пять этапов. Рассмотрим их.

1) Прием информации. На этом этапе происходит обнаружение, выделение и восприятие нужных сигналов из окружающей обстановки, т.е. выделение главной информации для обеспечения безопасности дорожного движения из информационного потока. Источником информации для водителя являются объекты, находящиеся на проезжей части дороги, состояние дороги и среды движения, придорожное пространство, светофоры, дорожные знаки, показания приборов, шум двигателя и шум, возникающий при трении колес с автомобильной дорогой, вибрация и другие сигналы, помогающие ориентироваться в дорожной обстановке. У водителя вырабатываются навыки избирательного восприятия наиболее важной в данный момент информации. Затруднения в приеме информации возникают вследствие ее недостатка или избытка.

2) Переработка информации, которая происходит путем опознания, оценки и сопоставления поступающих сведений, что позволяет составить целостное представление о состоянии объекта управления (автомобиля), его положении по отношению к другим участникам движения. Воспринимаемая ситуация оценивается водителем для ее сохранения или изменения. Чтобы правильно оценить ситуацию иногда требуется мгновение, но в сложных случаях это время может увеличиваться, что объясняется и недостатком необходимой информации. Недостаток информации может восполняться сопоставлением прошлого опыта с конкретным данным опытом в дорожной обстановке

Важным фактором в процессе переработки информации является *прогнозирование* — предвидение изменения дорожной обстановки и выполнение действий, упреждающих возможность возникновения аварийной ситуации. Например, опытный водитель, учитывая возможность торможения впереди идущего автомобиля, выдерживает безопасную дистанцию.

Еще один пример: при плохой видимости, зная, что остановочный путь должен быть меньше расстояния видимости, водитель выдерживает безопасную скорость. Нередко ДТП происходит по причине неверной оценки водителем дорожной ситуации, неумения предвидеть ее ближайшие изменения. В результате водитель запаздывает с выполнением необходимых управляющих действий, а иногда поспешными, ошибочными действиями сам создает аварийную обстановку.

3) Принятие решения. Если из оценки ситуации следует, что решение однозначное, то выбора решения не происходит. При наличии нескольких способов возможных решений водитель выбирает оптимальный вариант. При этом увеличивается время принятия решения. Оно увеличивается и при особо ответственном решении. Быстрота и правильность решения зависят от профессионального опыта и индивидуальных психофизиологических особенностей водителя. При виде перебегающего дорогу пешехода у водителя возникают модели движущегося пешехода и автомобиля, и если сопоставление всей текущей информации и прошлого опыта позволяет оценить ситуацию как безопасную, водитель может не тормозить. Динамика таких моделей, возникающих в коре головного мозга водителя, опережает изменение обстановки, что позволяет водителю прогнозировать свои действия.

4) Выполнение решения, т.е. действия органами управления в соответствии с принятыми решениями. Рабочие движения состоят из двух основных фаз: *поисковой* (устремление руки или ноги из рабочего положения к определенному рычагу или педали управления) и *исполнительной* (собственного действия). Скорость и точность действий зависят от степени автоматизации двигательных навыков. При недостаточной автоматизации поисковые действия выполняются сознательно и при контроле зрения. При навыках, доведенных до уровня автоматизма, поисковый и исполнительный этапы сливаются в один двигательный акт, который выполняется без участия зрения, но под контролем сознания. Такой способ действий значительно сокращает время выполнения решений.

5) Контроль выполненных действий. Он осуществляется с помощью обратной связи, представляющей собой осведомительную информацию о результатах управляющих действий водителя. Основную осведомительную информацию водитель получает от изменений в положении и динамике автомобиля на проезжей части дороги после выполнения управляющего действия, изменения положения автомобиля по отношению к подвижным и неподвижным объектам на дороге и к околodорожному пространству, а также от изменения напряжения мышц и амплитуды движений, изменения положения рычагов, педалей и силы их сопротивления мышечным воздействиям, показаний приборов, изменения интенсивности шума, вибрации и т.п. Вся эта информация по каналам обратной связи поступает к органам чувств и после ее переработки является основой для оценки изменяющейся обстановки, при-

нятия нового решения и выполнения нового действия.

Быстрый темп деятельности водителя не всегда позволяет четко выделить все пять этапов переработки информации. Эти этапы могут сливаться. Особенно трудно разграничить прием информации (первый этап), переработку информации (второй этап) и принятие решения (третий этап). Для опытного, профессионального водителя все эти три этапа сливаются в единое целое, в некоторых случаях информационное значение сигнала может восприниматься и оцениваться настолько быстро, что информационный поиск практически отсутствует и водитель сразу переходит к действию. Это имеет место при неожиданном появлении на дороге пешехода, животного или при переключении сигнала светофора. Действия водителя в таких случаях в зависимости от обстановки выражаются в торможении, снижении скорости, подаче звукового сигнала или объезде.

Для неопытного водителя большинство внезапно возникающих опасных ситуаций являются неожиданными, и сигнал, сообщивший о них, содержит информации больше, чем для водителя с опытом. Количество информации тем больше, чем меньше ожидание данного сигнала. Количество информации в сигнале – это мера неожиданности. Именно поэтому время реакции и количество ошибок на неожиданный сигнал всегда больше, чем на ожидаемый.

Установлено, что человек не может решить простую задачу на различение единичных сигналов, если количество сигналов больше 7–9. При установлении тождественности совпадения сигналов количество символов (альтернатив) определяется числом 9.

Передача информации по различным каналам связи, которыми являются наши органы чувств, происходит с различной скоростью, зависящей от их пропускной способности.

Пропускная способность как максимальная возможность обработки потока информации определяется различными исследователями по-разному. Например, по данным Д.С. Миллера, В.Ю. Глезера, Н.И. Цукермана, она изменяется от 5–6 до 50–70 бит/с. Способность людей перерабатывать информацию (в единицу времени) различается в 2–2,5 раза.

Для сокращения времени переработки информации большое значение имеет умение человека избирательно воспринимать необходимые для его деятельности сигналы. Так, водитель воспринимает не все скорости, указанные на спидометре (от 0 до 180 км/ч), а только те, которые возможно выдерживать в данных условиях (например, от 40 до 80 км/ч), что уменьшает объем поступающей информации. Опытные водители правильно распределяют внимание и воспринимают только те объекты, которые в данных условиях представляются наиболее важными с точки зрения безопасности дорожного движения.

В условиях интенсивного городского движения и при движении с большой скоростью имеют место информационные перегрузки. Возникает недостаток времени, в результате ко-

торого водитель не успевает воспринять, осмыслить всю поступающую информацию и своевременно выполнить необходимые управляющие действия. Отрицательное влияние на работоспособность оказывает недостаток информации, который имеет место при отсутствии на дороге других участников движения, монотонном однообразном ландшафте, длительном движении с постоянной скоростью на прямых участках дороги, а также при управлении автомобилем в условиях плохой видимости (ночью, в тумане, при снегопаде и т.д.), что вызывает сильное нервно-психическое напряжение, затрудняющее восприятие и переработку информации.

С точки зрения безопасности дорожного движения идеальным было бы создать на дорогах такие условия, при которых водитель постоянно получал бы оптимальное количество информации. Но это невозможно, так как количество информации зависит от дорожных условий, скорости движения, плотности транспортного потока и ряда других факторов. Кроме того, способность водителей к переработке информации определяется уровнем их профессиональной подготовленности, психологическими особенностями, состоянием здоровья, работоспособностью и временем суток. Тем не менее, при проектировании дорог и организации дорожного движения вполне возможно ограничение информационной перегрузки водителей, а также создание условий, снижающих их информационный голод. Поэтому необходимо при разработке этих мероприятий учитывать психофизиологические особенности и возможности водителей.

Снижение функциональных возможностей водителей в результате утомления, а также управление автомобилем в сложных дорожных условиях приводят к уменьшению скорости переработки информации. Это подтверждается выполненными в Московском автомобильно-дорожном институте (МАДИ) исследованиями, которые проводились на автомобильных дорогах европейской части России с использованием ходовой лаборатории. Регистрация параметров, позволяющих оценивать способность водителей перерабатывать зрительную информацию, производилась с помощью специально разработанного для этой цели прибора.

При включении прибора на матовом экране загорается сигнал желтого цвета, испытуемый гасит его нажатием на кнопку правого выносного пульта. В дальнейшем он работает по следующему правилу: если цвет сигнала повторяется (после желтого сигнала загорается желтый, после красного – красный, после зеленого – зеленый), то надо нажать на кнопку правого выносного пульта. При изменении цвета сигнала испытуемый должен нажать на кнопку левого выносного пульта.

Рабочий цикл состоит из 50 сигналов. После завершения обследования на экране дисплея предъявляется информация: количество правильных ответов. Сначала подаются сигналы со скоростью 30 сигн./мин, затем скорость предъявления сигналов увеличивается: 40, 50,

60, 70, 80 и 90 сигн./мин.

На каждой скорости предъявления сигналов подсчитывается пропускная способность их водителем по формуле

$$C_n = V(N - N_{\text{ош}}) / 60N(\log_{29} - N - N_{\text{ош}}/N \log_2 N / N - N_{\text{ош}} + N_{\text{ош}}/N \log_2 N_{\text{ош}} / 8N),$$

где C_n – пропускная способность переработки информации – сигналов, бит/с; V – скорость предъявления сигналов (30, 40, ..., 90 сигн./мин); N – число предъявляемых сигналов (в нашем случае $N = 50$); $N_{\text{ош}}$ – число ошибочно опознанных сигналов; $\log_{29}$ – вероятностный ответ (один из двух) на 9 поставленных вопросов.

За расчетное значение пропускной способности водителя принимается максимальное значение из ряда проведенных исследований на разных скоростях. Обследование водителей проводилось через каждые два часа в стационарных условиях (на стоящем автомобиле) при движении по трем маршрутам. Наиболее сложные условия были зафиксированы на автомобильной дороге Нижний Новгород – Саранск. Ширина проезжей части этой дороги составляет 6 – 7,5 м. Дорога проходит по местности с большим числом нерегулируемых пересечений, малых мостов, населенных пунктов, пешеходных переходов, других помех и характеризуется высокой интенсивностью движения. Наиболее благоприятные условия были на маршруте Орел – Киев, который проходит по равнинной местности и характеризуется более свободными условиями движения. Маршрут Нижний Новгород – Москва по сложности занимает среднее положение между указанными выше маршрутами. В результате исследований получены зависимости изменения скорости переработки информации и наиболее приемлемого темпа предъявления световых раздражителей от продолжительности работы водителя на линии.

Видно, что скорость переработки информации в течение рабочего дня в результате развивающегося утомления все больше снижается. При этом максимальное снижение отмечается на самом сложном маршруте Нижний Новгород – Саранск, минимальное – на самом легком маршруте Орел – Киев и среднее между этими маршрутами снижение отмечалось на маршруте Нижний Новгород – Москва.

Надежность работы водителя при управлении автомобилем – это его способность безотказно выполнять работу в определенных условиях и в течение определенного времени. Надежность работы во многом зависит от психофизиологических особенностей водителя. Вся деятельность человека за рулем является следствием работы его головного мозга, внешним проявлением его психики. Психика связана с такими явлениями, как ощущение, восприятие, внимание, память, мышление, эмоции, волевые действия, навыки.

Ощущение – это отражение в сознании человека отдельных свойств предметов и явлений материального мира, которые непосредственно воздействуют на органы чувств. Раз-

личают ощущения зрительные, слуховые, обонятельные, двигательные, вибрационные и др.

Восприятие – это процесс, который состоит в отображении качеств и свойств предметов в виде единого образа. Он связан с пониманием сущности предметов и явлений.

Изменение скорости и направления движения воспринимается вестибулярным аппаратом водителя. В частности, ощущения, возникающие на поворотах, позволяют опытным водителям оценить предельную скорость, превышение которой может привести занос или опрокидывание автомобиля.

Вследствие длительной периодического действия ускорений (движение по кривым малого радиуса, на подъемах и спусках) может возникать болезненное состояние – так называемая «морская болезнь», признаками которой являются головокружение, тошнота, слабость. Длительная вибрация (механические колебания) также негативно влияет на состояние здоровья человека. В частности, ухудшается зрительное восприятие, ослабляется внимание, замедляется реакция, снижается точность действия. Чтобы уменьшить воздействие на организм ускорений и вибраций, водителям необходимо тренировать вестибулярный аппарат.

Во время манипулирования рычагами управления водитель пользуется информацией о направлении и скорости движения рычагов, размах движения и количество прилагаемых усилий. Такая информация поступает посредством суставно-мышечных ощущений и чувств осязания и давления.

Важным средством получения информации является *слуховое восприятие* – реакция слуховой системы на звук. Оно обусловлено тремя факторами: *слуховым анализатором*, *источником звука* и *средой передачи звука* от его источника к уху. Способность правильно определить направление и место нахождения источника звукового сигнала обеспечивается нормальной парной работой правого и левого уха. Слух помогает водителю оценивать работу элементов автомобиля, улавливать звуковые сигналы и шумы в окружающей обстановке. Вместе с тем под воздействием постоянного шума увеличивается время реакции водителя, ухудшается зрительное восприятие, нарушается координация движений и наступает преждевременная усталость водителя.

В процессе движения *зрительный анализатор* водителя является основным источником информации об окружающей обстановке. Сокращение возможности следить за дорогой увеличивает риск дорожно-транспортных происшествий. Способность глаза видеть форму предмета и четко различать его очертания называется *остротой зрения*. Наиболее острое центральное зрение в конусе с углом около 3° , хорошая острота зрения – в конусе $5\text{--}6^\circ$, удовлетворительная – $12\text{--}14^\circ$, причем по вертикали эти углы несколько больше. Предметы, расположенные за пределами угла 14° , видны без ясных деталей и цвета. Чтобы рассмотреть предмет, который находится в периферическом (боковом) поле зрения, человек рефлекторно

переводит на него глаза так, чтобы тот попал в зону острого зрения. Это требует времени. Так, при проезде перекрестка водитель может затратить на перевод взгляда с фиксацией с одной стороны пересечения до другой от 0,5 до 1,16 с. В зависимости от скорости это расстояние варьируется от нескольких до десятков метров.

Расстояние до предмета, который находится в поле зрения человека, возможно, определить, когда оба глаза нацелены на этот предмет. Нацеливание обоих глаз на одну точку называется *конвергенцией* и производится совместно глазными мышцами и хрусталиком глаза. Среднее время конвергенции составляет около 0,165 с. Восприятие величины предмета основано на оценке соотношения его угловой величины в поле зрения и расстояния до предмета. Предметы кажутся тем меньше, чем они дальше расположены от наблюдателя.

Глаз способен воспринимать также пространственное расположение предметов относительно друг друга и расстояние между ними. Восприятие формы, удаленности и размеров предметов обеспечивается остротой зрения, конвергенцией и аккомодацией хрусталика (изменением его кривизны при помощи глазных мышц). Для уверенного управления автомобилем важна точность этих восприятий, так как именно с их помощью оцениваются положение автомобиля на дороге, размеры проезжей части, расстояние до препятствия и т. д. Например, отдельных людей на дороге водитель замечает на расстоянии около 2000 м, километровые столбы и общий контур человека – на расстоянии 1000 м, движения рук и ног человека – на расстоянии 700 м, головной убор, переплеты окон – на расстоянии 400 м, голову, плечи человека, цвет его одежды – на расстоянии 300 м, лица людей, кисти рук – на расстоянии 200 м, форму и цвет деревьев, кирпичи в стене – на расстоянии 100 м, глаза, нос, пальцы рук – на расстоянии 60 м, веки глаз – на расстоянии 20 м.

Для зрительного восприятия решающее значение имеет освещенность. Водитель может распознавать предметы по силуэту, когда яркость объекта ниже яркости окружающего его фона, что бывает при невысокой освещенности дороги; по обратному силуэту, когда яркость препятствия больше окружающего его фона, но детали поверхности неразличимы; по высокой яркости предмета – по деталям его поверхности.

Когда уровень освещенности изменяется, глаз к ней адаптируется. Заметим, что при переходе от темноты к свету глаз приспособляется быстрее, чем наоборот. Большие затруднения для водителя возникают при резких изменениях освещенности дороги, при движении в условиях недостаточной освещенности, при недостаточной контрастности. В таких случаях процесс зрительного восприятия значительно замедляется. Быстрое изменение уровня освещенности, например, светом фар встречных автомобилей, лучами светильников, блеском отраженного света, вызывает настолько сильное раздражение сетчатки глаз, что наступает временное ослепление.

Очень важная роль при управлении автомобилем принадлежит зрительному восприятию скорости, направления движения и их изменения. По видимому относительному перемещению поверхности дороги и различных неподвижных предметов водитель может судить о скорости и направлении движения своего автомобиля. Опытный водитель довольно точно воспринимает скорость движения автомобиля, не глядя на спидометр. Однако после продолжительной езды на большой скорости он привыкает к ней, вследствие чего нередко превышает допустимую скорость. Эту ошибку восприятия всегда необходимо учитывать после продолжительной езды на большой скорости.

На безопасность движения оказывает влияние способность к цветоразличению. Глаз человека способен различать все цвета, однако размер поля зрения зависит от цвета рассматриваемого предмета. Граница поля зрения для голубого цвета на $10-15^\circ$ меньше, чем для белого, а для красного – меньше, чем для голубого. Поле зрения для зеленого цвета почти вдвое меньше, чем для белого. У некоторых людей могут быть врожденные отклонения в цветоразличении – дальтонизм. Наиболее часто наблюдается не различение красного и зеленого цветов.

Хороший глазомер поможет правильно оценить расстояние между предметами и удаленность машины от них. Ничто не воспринимается изолированно, в отрыве от общего окружения, поэтому знание размеров предметов, наиболее часто встречающихся при управлении автомобилем, облегчит работу водителя. Гораздо сложнее воспринимать и оценивать расстояния до движущихся объектов – автомобилей, пешеходов и т. д., а также расстояние между ними. В некоторых случаях из-за отсутствия опыта начинающие водители снижают скорость и даже останавливают автомобиль. Важным фактором, влияющим на восприятие, является цвет, в который окрашены эти предметы. Например, расстояние до автомобиля, окрашенного в темный цвет, кажется водителю большим, а до окрашенного в яркие тона – меньшим.

Следующий навык, который поможет избежать аварийной ситуации, – умение точно оценивать, временные интервалы, особенно при совершении различных маневров на больших скоростях. Оценка скоростей движения автомобилей, пешеходов и других подвижных объектов лежит в основе динамического глазомера, который является одним из элементов, определяющих мастерство водителя. Неправильная оценка временного интервала скорости встречного автомобиля и расстояния до него приводит к нервозности, резким приемам управления и, как следствие, к аварийной ситуации. Наиболее опасна склонность к переоценке временных интервалов, когда водителю кажется, что для выполнения маневра времени вполне достаточно. Как правило, эта ошибка обнаруживается слишком поздно для того, чтобы ее исправить.

Важной психофизиологической характеристикой водителя является внимание. По данным статистики, ее отсутствие является наиболее частой причиной дорожно-транспортных происшествий. *Вниманием* называется сосредоточенность сознания на одном или нескольких объектах. Это явление представляет такую сторону психической деятельности, при которой определенные восприятия, образы, мысли и чувства осознаются водителем особенно ярко, отчетливо, в то время как другие отходят на второй план или вовсе не воспринимаются. Без внимания не может быть преднамеренного восприятия, так как для того, чтобы воспринять, запомнить, осознать какое-либо явление или предмет, нужно выделить его из числа других и сосредоточиться на нем.

Внимание – это характеристика психической деятельности, выражающаяся в сосредоточенности и в направленности сознания на определённый объект.

Можно выделить два основных типа внимания: *непроизвольное* (пассивное) и *произвольное* (активное).

Непроизвольным называют внимание, при котором сознание сосредоточивается на том или ином объекте случайно, ненамеренно, силу каких-то его особенностей: раздражители новизны, сильный звук, вспышки света и др.

Произвольное внимание – это волевое сосредоточение психической активности на том или ином объекте регулируется сознательно. Водитель фиксирует свое сознание, мысли не на том объекте, который его привлекает, доставляет удовольствие, приятен ему, а на том, на котором он должен в силу определенных обстоятельств сосредоточить свои мысли, память, напрягая при этом волю.

В работе водителя оба типа внимания неотделимы друг от друга. Произвольное внимание непосредственно связано с работой водителя, непроизвольное – может способствовать или мешать переходу внимания в произвольное. Так, правильно поставленный дорожный знак должен невольно привлекать внимание водителя, после чего непроизвольное внимание перейдет в произвольное. Некоторые объекты, не имеющие отношения к управлению автомобилем (плакаты, рекламные щиты и т. п.), отвлекают внимание водителя от восприятия главных для него предметов – дороги, автомобилей, пешеходов, дорожных знаков, показаний приборов.

Характеризуя качественную и количественную стороны внимания, пользуются следующими понятиями.

– *Распределение внимания*, т.е. способность человека контролировать и одновременно выполнять несколько различных действий. Как правило, человек может распределять свое внимание лишь между двумя различными действиями при условии, что одна из них является для него привычной. Например, управление автомобилем является безопасным, если води-

тель основное внимание сосредотачивает на дорожной обстановке и почти не следит за автоматическими действиями своих рук и ног. В аварийной ситуации требования к распределению внимания водителя значительно увеличиваются: он должен одновременно смотреть, думать и действовать. Единство и слаженность этих составляющих гарантируют безопасный выход из дорожной ситуации.

– *Объем внимания* – это количество объектов, на которых одновременно может быть удержано внимание. Как правило, человек не может эффективно сосредоточиться более чем на 5–6 объектах одновременно;

– *Переключение внимания* – это намеренный перенос внимания с одного объекта на другой. Например, объектами переключения внимания водителя на перекрестке будут светофор, транспортные средства, пешеходы, регулировщик движения и др., на которые он переключает внимание в различном порядке в зависимости от складывающейся дорожной обстановки. Замедленное переключение внимания может привести к аварийной ситуации.

– *Концентрация внимания* – сосредоточение внимания исключительно на одном объекте с игнорированием других. Она необходима, например, при проезде пешеходных переходов, остановок общественного транспорта, железнодорожных переездов, при встречном разъезде подобное.

– *Устойчивость внимания* – это продолжительная сосредоточенность внимания на каком-либо объекте или объектах. Исследования показывают, что продолжительность сосредоточенного внимания на каком-либо объекте при высокой интенсивности не превышает 15 мин. После этого интенсивность внимания ослабевает, и человек непроизвольно переключается на другие объекты. Слишком длительное фокусирование внимания на одном объекте приводит к рассеянности.

Как правило, начинающий водитель сосредоточен только на управлении автомобилем: чтобы двигатель работал в нужном режиме, чтобы машина двигалась плавно, правильно выполнялись повороты. В результате неправильного распределения внимания происходит нарушение правил дорожного движения, создается аварийная ситуация. Нужно учиться распределять внимание несколько объектов, необходимо выработать специальный навык. Для этого существуют специально разработанные психологические упражнения.

Совершая то или иное действие, человек решает задачу, а результат ее определяется с помощью процессов мышления – познавательных высших процессов. Самая простейшая задача начинается с вопроса (первый этап), за ним следует гипотеза – предположительный ответ (второй этап) и проверка гипотезы (третий этап). Поиск предположительного ответа будет продолжаться до тех пор, пока после проверки гипотез не будет найден правильный ответ.

Мышление — это отражение общих свойств предметов или явлений и установление закономерных связей между ними.

Оперативное мышление непосредственно включается в практическую деятельность и направлено на решение неотложных задач. Для него характерны: тесная связь между восприятием и осмысливанием, переходящая в единство; включение мышления непосредственно в практическую деятельность; ограниченное время для принятия решений; выраженное нервно-психическое напряжение. Именно эти особенности оперативного мышления определяют его значимость для водителя при оценке дорожной обстановки и принятии решений в условиях интенсивного дорожного движения и особенно при неожиданном возникновении опасных ситуаций.

Различают **формы мышления**: понятие, суждение, умозаключение, и **процессы мышления**: — анализ и синтез. Рассмотрим их роль в работе водителя.

В *понятиях* отражаются общие и наиболее существенные свойства предметов и явлений. Понятия являются элементами мысли. Мыслить понятиями — значит мыслить словами, так как понятия формируются на основе восприятий и представлений. В *суждении* выражается итог мысли. Например, при взгляде на дорогу у водителя возникают суждения: «Впереди стоит автопоезд», «Обгонять нельзя» и т. д. Суждение является самой простой формой мыслительного процесса. Более сложным мыслительным процессом, в результате которого из одного или нескольких суждений выводится новое, является *умозаключение*. Например: «Виден крутой поворот дороги, на повороте нужно уменьшить скорость, значит, следует начинать снижать скорость».

В некоторых случаях решение задачи может завершиться двигательным действием: нажатием на педаль тормоза, поворотом рулевого колеса и др. Правильность решения задачи в этом случае достигается опытом, умением быстро синтезировать, собрать необходимые данные, чтобы подтвердить или отвергнуть гипотезу, т. е. ответить на вопросы: «Тормозить или не тормозить», «Обгонять или не обгонять».

Как уже было сказано, процессы мышления — это анализ и синтез. Анализ — мысленное разложение целого на части или мысленное выделение из целого его сторон, действий и отношений. Синтез — мысленное объединение частей, свойств, действий в единое целое.

Мыслительные процессы могут протекать очень быстро. Но скорость мышления уменьшается, например, из-за утомления, в результате чего водитель при дефиците времени не успевает принять правильное решение. Мышление может быть некритичным, например, если нет проверки предположений, тогда у водителя вместо полезной скорости проявляется суетливость, торопливость мышления, что может привести к неправильному решению задачи и неправильным действиям.

На процесс мышления значительное влияние оказывают знания. Чем они глубже, тем процесс мышления будет продуктивнее. Однако сами по себе знания еще не могут обеспечить правильного мышления, если человек не умеет правильно ими распоряжаться, хотя они и хранятся в памяти.

Память является способностью хранить свой индивидуальный жизненный опыт в виде временных связей и при соответствующей обстановке оживлять их. Память – это психический процесс формирования, хранения и воспроизведения связей между предметами и явлениями окружающего мира. Она имеет огромное значение во всех видах деятельности человека. Основными проявлениями памяти являются запоминание, сохранение, воспроизведение и узнавание.

Для начинающего водителя необходимы четкие знания Правил дорожного движения, образование прочных двигательных навыков, а всякий навык является памятью на движение, запоминание маршрута и т. п.

Память проявляется в запоминании заучиваемого материала в форме зрительных, слуховых, осязательных, двигательных и смешанных представлений. Так, используя зрительную память, водитель запоминает ориентиры на дороге, особенности самой дороги. При помощи слуховой памяти он контролирует на слух работу двигателя и других механизмов автомобиля. С двигательной памятью связано выполнение различных движений при работе с органами управления автомобилем. У водителей чаще встречается смешанный тип памяти с преобладанием зрительной.

Различают *кратковременную* (оперативную) и *долговременную* память. *Оперативная* память – это сведения и знания, необходимые для выполнения конкретного задания, решения задачи в текущем отрезке времени. С ее помощью водитель запоминает большой объем текущей и постоянно меняющейся информации и точность ее воспроизведения в течение непродолжительного времени (от 20 до 90 с), например постоянное запечатление меняющейся дорожной обстановки при движении. Когда информация, составляющая кратковременную память, становится ненужной, она переходит в долговременную память.

Долговременной памятью называют весь объем сведений, знаний и конкретных переживаний, которыми обладает человек. Этот вид памяти является богатейшей кладовой мозга, где информация может храниться на протяжении многих лет. Долгосрочная память используется для запоминания на длительное время различной информации. Например, водитель, надолго запоминает Правила дорожного движения или хранит профессиональные знания.

Оперативная память — это запоминание информации, необходимой только для выполнения определенной деятельности.

Образная память заключается в запечатлении и последующем воссоздании образов

объектов, ранее воспринятых органами чувств.

Зрительная память обеспечивает запоминание характерных особенностей маршрута, таких как нерегулируемые перекрестки, пешеходные переходы, мосты, железнодорожные переезды, ремонтируемые участки дорог и т.д.

Слуховая память обеспечивает своевременное реагирование при перебоях в работе двигателя, позволяет воспринимать звуковые сигналы, судить о состоянии дорожного покрытия и скорости по шуму трения автомобильных шин с дорогой.

Двигательная память выражается в запоминании и воспроизведении движений.

Эмоциональная память заключается в запоминании, воспроизведении и узнавании чувств и переживаний.

Для водителя крайне важное значение имеет готовность памяти. Это качество характеризуется легкостью воспроизведения сведений, необходимых в конкретном случае, т. е. способностью извлекать нужный материал из своего запаса знаний в тех случаях, когда этого требуют обстоятельства. В некоторых случаях начинающий водитель сталкивается с необходимостью применять свои знания и использовать сложные навыки в условиях дефицита времени. В таких ситуациях своевременные и правильные действия будут во многом зависеть от готовности его памяти и скорости мышления.

Для того чтобы у начинающего водителя сформировать высокую эмоционально-волевую устойчивость, необходимо проходить обучение в условиях реальной дорожной обстановки с определенной, разумной степенью опасности, контролируемой инструктором. Это позволит выработать оперативные качества и навыки водителя, обеспечивающие высокий уровень готовности к действиям при неожиданно возникающих критических ситуациях, разовьет способность в условиях ограниченного времени и в состоянии эмоционального напряжения быстро и точно реагировать на неожиданно возникающие изменения дорожно-транспортной обстановки, принимать правильные решения и своевременно выполнять правильные действия.

Важнейшими оперативными качествами, которые следует вырабатывать и развивать у себя водителю для формирования мастерства управления автомобилем, являются:

- смелость, которая в сочетании с мастерством обеспечивает порой рискованный, но единственный выход из самых сложных ситуаций;
- спокойствие и высокая эмоциональная устойчивость, обеспечивающие необходимую степень самообладания;
- быстрая сообразительность в сочетании с сенсомоторной координацией, достаточной скоростью и точностью двигательных реакций;
- быстрое переключение и правильное распределение внимания;

– оперативные качества памяти, в том числе высокая готовность памяти, от которой зависит быстрое извлечение информации, необходимой для выполнения правильных действий;

– умение предвидеть все, т. е. предугадывать возможные действия других участников движения и совершать действия, направленные на уменьшение риска. Навыки предвидения ситуации следует довести до уровня инстинкта. При плохой обзорности нужно предчувствовать опасность. В поле зрения необходимо научиться видеть дорогу, знаки и других участников движения.

Знания, умения, внимательность, координация движений, самообладание, инициативность, а также другие способности и навыки являются основными составляющими успеха водителя в овладении мастерством управления автомобилем.

В процессе выполнения человеком какой-либо работы в ее организме происходят процессы, которые в определенное время приводят к снижению работоспособности. Состояние, которое возникает после большого количества проделанной работы и которое влияет на уровень работоспособности, называется *усталостью*. Субъективно оно проявляется как ощущение усталости, физиологическая сущность которого заключается в сигнализации организма о необходимости прекратить работу или снизить ее активность. Другим признаком усталости является появление мелких ошибочных действий. И если для некоторых видов трудовой деятельности такие ошибки не нарушают производственного процесса, то для водителя даже незначительная неправильная действие может привести к весьма серьезным последствиям. Вследствие усталости водитель теряет готовность к экстренным действиям, то есть происходит потеря бдительности и возрастает вероятность дорожно-транспортного происшествия.

С точки зрения психологии *бдительность* – это степень готовности центральной нервной системы реагировать на изменчивую дорожно-транспортную ситуацию и выполнять своевременные правильные действия в этой ситуации. Особенно опасно длительное вождение автомобиля в темное время суток. Снижение уровня освещенности уменьшает количество видимых объектов до темноты, что усиливает монотонность движения и снижает возможность правильного прогноза развития дорожно-транспортной ситуации.

Даже малая доза алкоголя, которая внешне не отражается на поведении человека, на самом деле вызывает в организме значительные изменения. Исследователями установлено, что под воздействием алкоголя увеличивается время реакции, значительно ухудшается точность восприятия и динамический глазомер, распределение и переключение внимания, снижается критичность мышления. Водитель теряет осторожность, пренебрегает опасностью и, как следствие, создает аварийные ситуации.

2. Факторы, искажающие восприятие дорожной обстановки водителями.

Профессиональное мастерство управления автомобилем – это такая подготовленность водителя, которая позволяет легко и безошибочно управлять автомобилем и при необходимости максимально использовать его технические возможности, а также умение водителя быстро и правильно оценивать обстановку в критических дорожно-транспортных ситуациях и предвидеть ее возможные изменения.

Важность профессионального мастерства для безопасности дорожного движения подтверждается большим количеством ДТП, возникающих из-за ошибок неопытных водителей.

Специальными исследованиями установлено, что молодые водители в 4 раза чаще, чем их опытные коллеги, становятся участниками ДТП. Это подтверждается и массовым анкетным опросом, проведенным в ряде европейских стран, который показал, что примерно 30% аварий на дорогах приходится на водителей моложе 21 года. Причем, если количество ДТП, совершенных 30-летними водителями, принять за 100%, то у водителей 25–30 лет это количество составляет до 123%, у водителей 21–25 лет – до 180%, а у водителей 18–21 года до 350%.

Отечественными исследованиями установлено, что водители со стажем работы до одного года, составляющие 8% всех водителей, совершают 13% всех ДТП. Был выведен показатель аварийности (отношение числа ДТП к числу водителей данной категории), который у водителей со стажем работы до одного года составил 1,68, а у опытных водителей – 0,44. В Японии доля участия неопытных водителей в ДТП со смертельным исходом составляет 10%, а в течение года после получения водительских прав 1 тыс. таких водителей погибает в автомобильных катастрофах.

Французские специалисты считают, что до пробега 500 км водитель практически поглощен только управлением своего автомобиля, а на других участников движения он не обращает внимания. От 500 до 3 тыс. км пробега поведение водителя постепенно начинает соответствовать складывающейся дорожной обстановке. После пробега 3 тыс. км навыки управления стабилизируются, и водитель может более надежно управлять автомобилем. Чтобы достичь профессионального мастерства, необходимо хотя бы один раз «объехать во круг земного шара», т.е. наездить не менее 40 тыс. км. Конечно, такой пробег для разных лиц может быть большим или меньшим. Это зависит от уровня подготовленности водителей, а также от их индивидуальных особенностей, которые в значительной степени определяют процесс совершенствования водительского мастерства. Приведенные данные свидетельствуют о том, что опыт и профессиональное мастерство в решающей степени определяют возможности водителей, а, следовательно, и безопасность движения.

Объективным выражением подготовленности водителей является степень автоматизации навыков при управлении автомобилем в различных дорожных условиях, их широта, прочность и динамичность. Опытный водитель работает только теми группами мышц, которые необходимы для выполнения данного действия. Поза его свободна, движения точны, уверены, экономны. Отдельные управляющие действия объединены в один двигательный акт, что позволяет быстро и своевременно выполнять сложные маневры при управлении автомобилем. В неожиданных аварийных ситуациях действия опытного водителя характеризуются быстротой, точностью и полным соответствием требованиям безопасности в данной обстановке.

Приобретению и совершенствованию водительских навыков помогают знания общих закономерностей и проявление этих закономерностей в деятельности водителя автомобиля.

Навык — это способность в процессе целенаправленной деятельности выполнить отдельные действия без специально направленного внимания, но под контролем сознания. Сущность этого контроля заключается в следующем. Опытному водителю не нужно думать и сознательно контролировать все свои рабочие движения при управлении автомобилем, они выполняются как бы сами собой. Однако если водитель допустит ошибку или действия его не будут соответствовать изменившейся дорожной обстановке, благодаря контролю сознания он своевременно заметит и исправит ошибку или неточные действия.

Например, любой водитель в течение дня много раз выполняет трогание с места на горизонтальной дороге, для чего производит определенно дозированные, доведенные до автоматизма одновременные действия ногами и руками. У него сложился прочный двигательный, или, как его иногда называют, моторный навык. Но вот требуется тронуться с места на подъеме, что влечет за собой необходимость изменить дозировку действий. Водитель в первый момент может не заметить этой необходимости, в результате чего автомобиль начнет катиться назад. Тотчас в действие вступает сознание, под контролем которого и произойдет необходимое изменение дозировки действий.

Навыки составляют элементы сложной сознательной деятельности. Навыки как действия на уровне автоматизма нельзя совершенно отделять от действий, производимых сознательно. Каждый навык в процессе деятельности может перейти в сознательное действие, а многие действия в процессе деятельности могут стать навыками. Так, при внезапном появлении на дороге пешехода водитель автоматически нажимает на педаль тормоза, а затем уже сознательно выполняет все другие необходимые действия, чтобы избежать наезда.

При частом повторении подобных ситуаций некоторые из этих действий могут быть отработаны до автоматизма. При выработке навыков доводится до автоматизма не сама деятельность в целом, а лишь отдельные ее компоненты. Управление автомобилем всегда оста-

ется сознательной деятельностью. Доводятся до автоматизма лишь операции, посредством которых эта деятельность осуществляется, т. е. способы ее выполнения.

Формирование профессиональных навыков занимает центральное место в подготовке водителя.

В деятельности водителя можно выделить три группы навыков: *сенсорные, мыслительные и двигательные*.

Сенсорные навыки — это навыки восприятия, в которых главную роль играют органы чувств. Они позволяют быстро и точно оценивать расстояния от своего автомобиля до других объектов на дороге и лежат в основе динамического глазомера. Сенсорные навыки играют важную роль при оценке скорости движения автомобиля, контроле за работой двигателя на слух, быстром восприятии малейших отклонений автомобиля от направления движения и при оценке сцепления шин с дорогой.

Наибольшее значение для восприятия и формирования сенсорных навыков имеет зрительный анализатор, так как более 90% всей необходимой информации водитель получает посредством зрения. Однако в формировании сенсорных навыков принимают участие слух, вестибулярный аппарат, мышечные, или тактильные, ощущения. Часто информацию, поступающую из окружающей среды, от дороги или автомобиля водитель получает одновременно по нескольким каналам. Роль каждого из них может быть различной, что обусловлено спецификой того или иного раздражителя, различным порогом чувствительности анализаторов, а также особенностями дорожной обстановки, например занос задней оси автомобиля водитель чувствует при помощи вестибулярного аппарата, мышечных ощущений и зрения (зрение в данном случае играет лишь вспомогательную роль).

Мыслительные навыки определяют быстроту оценки дорожной обстановки, необходимую для своевременного принятия правильных решений. Они позволяют без дополнительного обдумывания применять знания и опыт для выполнения таких маневров, как обгон, смена полосы движения, переезд нерегулируемого пересечения и т.д., помогают в сложной дорожной обстановке выбрать максимальную, но безопасную скорость, нужную передачу автомобиля и пр.

Велико значение мыслительных навыков в прогнозировании дорожной обстановки. В процессе своей деятельности водитель непрерывно сталкивается с повторением некоторых ситуаций, процесс развития которых более или менее изучен им на предыдущем опыте. Эти ситуации стали для водителя стандартными, он без дополнительного анализа обстановки знает, что произойдет. Чем шире спектр таких навыков у водителя, тем большую безопасность он способен обеспечить.

Правильное и, что очень важно, своевременное решение в конкретной ситуации зави-

сит, с одной стороны, от умения водителя логически мыслить, а с другой – от знания Правил дорожного движения, основ безопасности движения, а также умения применять эти знания на практике.

Процесс формирования *двигательных навыков* в настоящее время очень хорошо изучен. Двигательные навыки, доведенные до автоматизма, позволяют водителю выполнять огромный объем работы. Чем больше скорость, тем меньше времени остается на выполнение каждого действия. Успешно выполнить сознательно такое количество действий практически невозможно. Необходимо довести навыки до автоматизма, физиологической основой которых является динамический стереотип. В результате многократного повторения последовательно и закономерно сменяющих друг друга действий нервные процессы приобретают стереотипный характер, т. е. складываются в определенную систему, которая называется *динамическим стереотипом*.

Динамический стереотип лежит в основе формирования двигательных водительских навыков. Он обеспечивает не только своевременность управляющих действий водителя, но и их адекватность, соответствие быстро меняющейся дорожной обстановке. В этом и выражается динамичность навыков, доведенных до автоматизма. Важнейшей задачей при формировании таких навыков является объединение отдельных управляющих действий в целостный двигательный акт, подчиненный общей задаче.

Так, в некоторых случаях при хорошо развитых навыках, водитель при появлении препятствий на дороге выполняет одномоментно торможение и поворот рулевого колеса как один целостный двигательный акт. Взаимодействие ног водителя при трогании с места – также целостный двигательный акт, состоящий из двух элементарных актов: отпускания педали сцепления и нажатия на педаль газа.

При формировании двигательных навыков различают три этапа. *Первый этап* состоит из изучения отдельных элементов движения и объединения отдельных частичных действий в одно целостное действие. Чтобы научиться управлять автомобилем, человек должен узнать и запомнить, какие действия и в какой последовательности он должен производить. В начале первого этапа каждое новое управляющее движение выполняется сознательно и под контролем зрения. Внимание обучаемого сосредоточено на отдельных собственных движениях, а не на результатах их выполнения. Движения его носят разрозненный характер, он делает много лишних и нецелесообразных движений, слишком напряжен, сильно сжимает рулевое колесо, неточно переключает рычаги управления, быстро утомляется.

Трудности начального периода обучения могут быть уменьшены использованием автомобильного тренажера. На тренажере всегда более спокойная обстановка, имеется возможность снизить темп обучения, остановиться на неясных вопросах, многократно повто-

рить нужное действие для его закрепления.

На первом этапе формирования двигательного навыка отдельные движения объединяются в целостный двигательный акт, что является выражением формирующегося двигательного стереотипа.

На *втором этапе* по мере повторения упражнений лишние нецелесообразные движения устраняются, уменьшается напряжение. Движения становятся более точными. Постепенно ослабевает зрительный контроль за выполнением действий и увеличивается роль двигательного контроля. Передача контроля суставно-мышечному чувству двигательного анализатора имеет первостепенное значение при выработке любого двигательного навыка. Например, если вы учитесь набирать текст на компьютере, то на первом этапе ищите глазами каждую букву на клавиатуре. Если вы не будете этого делать, то не сможете напечатать ни одного слова. Опытный наборщик почти не смотрит на клавиатуру и даже может печатать вслепую. Происходит это потому, что его движения контролируются не зрением, а ощущениями, возникающими при сокращении мышц и суставов. То же самое происходит и с начинающим водителем, который на первом этапе формирования двигательного навыка контролирует зрением каждое управляющее действие, а затем, по мере выработки автоматизма навыков, зрительный контроль снимается и все его действия контролируются суставно-мышечным чувством. Такой переход и формирование двигательного стереотипа происходят на втором этапе формирования двигательных навыков.

На *третьем этапе* большинство действий выполняются автоматически, т.е. без участия сознания, которое осуществляет только функцию контроля. На этой стадии формирования навыка вводятся различные усложнения для того, чтобы выработать вариативность навыка, т. е. научиться использовать навык различными способами в изменяющихся условиях практической деятельности. Учащийся совершенствуется в езде по плохой дороге, в условиях интенсивного движения транспортных средств, ночью и т.д. Движения при управлении автомобилем становятся все более уверенными и точными, возрастает осмотрительность, внимание направлено главным образом на внешние раздражители, снижается нервное напряжение, повышается работоспособность. Динамический стереотип к концу третьего периода сформирован, большинство операций по управлению автомобилем выполняется автоматически, но под контролем сознания.

Однако до профессионального мастерства еще далеко. Навыки вождения совершенствуются на протяжении всей водительской деятельности. Вместе с навыками в процессе практической деятельности у водителей формируется умение, которое характеризует степень подготовленности к выполнению своих обязанностей.

С опытом вырабатывается индивидуальная манера вождения, развивается умение вы-

бирать способы действий с учетом изменяющихся условий движения, возникает уверенное ориентирование в сложной обстановке, т.е. все, что называют мастерством вождения, к чему водитель подготавливается содержанием и направлением всего учебно-воспитательного процесса.

В каждом навыке необходимо различать, с одной стороны, его устойчивость, стереотипность, а с другой – его изменчивость, подвижность. При автоматизме навыков у водителя вырабатываются постоянные, устойчивые способы выполнения тех или иных действий в типичных дорожных ситуациях. Стереотипность навыков позволяет быстро и точно выполнять необходимые управляющие действия и при усложнении обстановки, например нажатие на тормозную педаль при внезапном появлении препятствия на проезжей части дороги или поворот рулевого колеса в сторону начавшегося заноса автомобиля. Однако нередко обстановка на дороге требует не стандартных действий, а действий, наиболее соответствующих именно данной ситуации.

Подлинное мастерство водителя выражается в способности выбрать оптимальное управляющее действие из ряда возможных, что обеспечивает его соответствие меняющейся дорожной обстановке. Опытный водитель, владея множеством приемов управления, может своевременно и целесообразно использовать их с учетом дорожной обстановки и своих собственных возможностей. Он большую часть внимания сосредоточивает на дороге и находящихся на ней и на ее обочине объектах, меньшую — на восприятии контрольно-измерительных приборов, а контроль суставно-мышечного чувства обеспечивает точность и правильность действий по управлению автомобилем.

Возможность осуществления одной и той же работы разными способами и приемами предполагает одно обязательное условие: доводя навыки управления автомобилем до уровня автоматизма, водитель не должен терять способность в любой момент осознавать характер выполняемых действий и возможность сознательного контроля над ними. Мастерство предполагает умение сознательно и своевременно пользоваться действиями, доведенными до автоматизма, и, если нужно, сознательно контролировать их. Именно шаблонные действия водителей в некоторых случаях могут быть причинами тяжелых ДТП. Пример таких шаблонных действий является следующий случай. На одном из участков шоссе был разлит свежий слой битума, о чем водители заблаговременно предупреждались дорожным знаком «Скользкая дорога». Однако водитель автомобиля УАЗ-469, не снижая скорости, применил для объезда автомобиля, стоящего на краю битумного покрытия, маневр влево. В результате автомобиль занесло на левую обочину, и он опрокинулся. При расследовании было установлено, что боковой интервал был достаточен для проезда автомобиля УАЗ-469 и без маневра влево, а открывание дверей стоящего автомобиля исключалось, так как в нем не было людей. Ма-

невр влево как стандартное действие был выполнен автоматически, без учета скользкой в этом месте дороги и на высокой скорости, что и явилось причиной ДТП.

Процесс формирования динамического стереотипа, выражающийся в доведении до автоматизма тех или иных действий и комплексном их использовании в целях управления, достигается не сразу. Требуется определенное время, чтобы навыки управления автомобилем приобрели необходимую степень автоматизма и одновременно динамичности, что необходимо для обеспечения надежности водителя и безопасности дорожного движения. Время, необходимое для доведения до автоматизма навыков, различно. Оно зависит от сложности навыков, индивидуальных особенностей обучаемых и методов обучения.

Навыки формируются в процессе упражнения — многократного повторения действий с для усовершенствования его выполнения. Однако не всякое повторение действий может быть названо упражнением. Человек с плохим почерком пишет всю жизнь, но его почерк не становится лучше. Для того чтобы повторные действия стали упражнением, необходимо соблюдение ряда условий.

Первое условие — обучаемый должен уяснить цель и значение выработанного навыка и активно стремиться овладеть им. Именно поэтому будущие водители вначале изучают устройство автомобиля, Правила дорожного движения и другие предметы, а потом обучаются практическому вождению. Активность, настойчивость и трудолюбие учащихся имеют важное значение для скорости формирования автоматизма навыков управления автомобилем в различных дорожных обстоятельствах.

Второе условие — учащийся должен знать результат каждого действия, а также допущенные при выполнении этого действия ошибки. При повторении этого действия усилия должны быть направлены на устранение ошибок. Отсутствие информации о результатах выполненных действий значительно затрудняет формирование двигательных навыков. Так, установлено, что даже время простой сенсомоторной реакции уменьшается, если испытуемый знает время каждой предыдущей реакции. Естественно, что такая информация имеет еще большее значение при выработке сложных реакций, которые лежат в основе формируемых двигательных навыков управления автомобилем. Если учащийся не получает информацию о результатах выполненных им в процессе тренировки действий, то процесс формирования навыков замедляется. Поэтому задачей мастера производственного обучения является предельная внимательность, умение своевременно показать учащемуся его ошибки и указать пути их устранения. Необходимо также стимулировать активность учащихся в анализе своих действий для того, чтобы они, исходя из оценок инструктора, сами научились правильно оценивать уровень своей подготовленности. Умение видеть свои достижения и недостатки и активно преодолевать их — важнейшее условие успешного обучения будущих водителей и

совершенствования их водительского мастерства.

Продуктивность навыка зависит от объективных и субъективных факторов, а также от правильного распределения упражнений по времени, т. е. от планирования тренировок. Здесь не может быть шаблона. Нередко инструктор не знает индивидуальных особенностей и возможностей учащихся, между ними отсутствует взаимопонимание. Это затрудняет обучение и снижает качество подготовки.

При обучении практическому вождению в пределах отведенного учебного времени следует особое внимание уделять тем вопросам, которые имеют отношение к безопасности дорожного движения, а также самым трудным для данного обучаемого элементам вождения.

При формировании сложного навыка возможна временная задержка его развития. Причиной этого могут быть утомление, сниженный интерес к упражнению, снижение активности учащегося и ослабление внимания.

Установлена определенная зависимость формирования навыка от времени упражнений. Наиболее успешно навыки развиваются в начале обучения. В этот период кривая формирования навыка идет круто вверх. Далее подъем замедляется, становится на длительное время незначительным и даже приостанавливается, что на кривой отражается в виде отрезка, идущего почти горизонтально. Причиной такой задержки нередко бывает несоответствие усвоенных приемов высоким требованиям, которые предъявляются по мере формирования навыка, а также использование учащимися новых приемов выполнения упражнения. Затем, когда учащийся справится с этими затруднениями, начинается медленный подъем.

При обучении различных людей одному и тому же навыку ход упражнений может быть неодинаковым из-за индивидуальных различных способностей учащихся, их различной предшествующей подготовки, неодинакового отношения к упражнениям, а также разных методов обучения.

Новые навыки формируются на основании старых, ранее выработанных, причем старые навыки могут как облегчать процесс формирования новых, так и усложнять его. Влияние ранее усвоенных навыков называется *переносом*. Перенос может быть положительным или отрицательным.

Положительный перенос навыков происходит при наличии тождественных элементов у двух или нескольких навыков.

Отрицательный перенос навыков — это затруднение формирования новых навыков из-за наличия старых. Пример отрицательного переноса навыков — резкое увеличение ДТП в Швеции при переходе на правостороннее движение.

Рассмотрим отрицательный перенос навыков подробнее.

При переводе водителя на автомобиль другого типа или марки необходимо учитывать

конструктивные особенности кабины и органов управления, а также динамические характеристики нового автомобиля. Так, рычаги ручного тормоза, переключатели света, стеклоочистителя могут находиться справа или слева от рулевой колонки. Непривычными для водителя могут быть расположение рычагов переключения передач, прикладываемые усилия на органы управления и т.д. Отрицательный перенос навыков при управлении другим автомобилем, особенно в первые дни, может отрицательно сказаться на качестве управления и надежности работы водителя. Если водитель этого не знает, он недостаточно контролирует свои действия при управлении новым автомобилем, в результате чего допускает грубые ошибки. Если он об этом и знает, то в условиях дефицита времени происходит срабатывание так называемого *вредного автоматизма*. Водитель автоматически выполняет управляющие действия в соответствии с расположением кнопок, рычагов, тумблеров и т.д. на старом и привычном для него автомобиле без учета изменений в их расположении на новом. Таким образом, для предупреждения вредного переноса выработанных ранее навыков одних знаний об особенностях нового автомобиля недостаточно, необходима еще переделка старых навыков, а для этого требуется время.

Примерами вредного переноса сенсорного навыка могут быть ошибки, возникающие у водителей вследствие нарушения глазомера, при переходе с легкового автомобиля на грузовой, и наоборот. Причиной нарушения глазомера в таких случаях является изменение расстояния от глаз водителя до дорожного покрытия.

Чтобы избежать ошибок, связанных с отрицательным переносом навыков, необходимо детально знакомить водителей со всеми особенностями и различиями между старым и новым для него автомобилем, а также выделить время для переучивания и приобретения новых навыков. Переучивание должно проводиться под контролем инструктора или опытного водителя. Продолжительность переучивания зависит от индивидуальных особенностей водителя и методики обучения. В указанных целях может быть использован и автомобильный тренажер, соответствующий новому для водителя автомобилю. На тренажерах удобно отрабатывать двигательные навыки, связанные с новым расположением органов управления. Однако главным является обучение в реальных дорожных условиях.

Борьба с отрицательным переносом навыков должна заключаться в том, чтобы в процессе переучивания сформировался новый навык, доведенный до автоматизма, который не требует для своего осуществления специальных усилий сознания, а требует только контроля.

Новые навыки управления должны приобретать как молодые, так и опытные водители. Дело в том, что многолетнее управление одним и тем же автомобилем приводит к формированию прочных навыков, изменение которых для водителей с недостаточно подвижными нервными процессами порой затруднительно.

Отсутствие автоматизма навыков управления автомобилем другого типа или марки нередко является причиной грубых ошибок и ДТП. Например, появление автомобилей семейства ВАЗ, у которых более быстрый набор скорости, приводило к наезду на пешеходов при резком трогании с места на зеленый сигнал светофора. Более эффективная система торможения у этого автомобиля приводила к ДТП из-за попутных столкновений.

Навыкам свойственна изменчивость. Если тренировка прекращается, то навыки разрушаются, деавтоматизируются. Разрушение навыка не означает полной утраты человеком возможности выполнять выработанные ранее и доведенные до автоматизма действия, но качество их выполнения в той или иной степени снижается. Разрушение особенно сказывается на сложных и плохо закрепленных навыках. Больше всего нарушается время выполнения управляющих действий. После перерыва в тренировках водитель выполняет действия то быстрее, то медленнее по сравнению с требуемой продолжительностью. Между тем, именно своевременность действий водителя нередко имеет решающее значение для безопасности дорожного движения.

Для поддержания необходимого уровня выработанных в процессе обучения навыков и их дальнейшего совершенствования необходима регулярная тренировка. Следует отметить, что процесса разрушения навыков водители не замечают. Это является одной из причин более частого попадания в ДТП водителей-любителей, у которых уровень выработанных навыков управления автомобилем из-за нерегулярности тренировок нередко оказывается сниженным. У водителей-профессионалов снижение качества выработанных навыков может произойти лишь при длительных перерывах в работе (болезнь, временная смена профессии, лишение права на управление автомобилем и т.д.).

Одним из важнейших факторов, влияющим на восприятие дорожной обстановки, является алкогольное опьянение водителя.

Управление автомобилем в состоянии алкогольного опьянения является наиболее частым и особенно опасным нарушением Правил дорожного движения. В экономически развитых странах 50% ДТП со смертельным исходом имеют место в тех случаях, когда за рулем автомобиля находится водитель в нетрезвом состоянии. Анкетный опрос водителей автобусов и такси, проведенный нашими исследователями, показал, что 86,6 % из них употребляют алкоголь, в том числе: в дни получения заработной платы – 14,3 %, один раз в неделю – 25,9 % и ежедневно – 8,1 %. Опрос показал также, что 38,2 % водителей автобусов со стажем более 5 лет употребляют алкоголь 1 раз в неделю и чаще, что представляет особенно большую опасность. В результате около 30 % всех ДТП происходит при управлении автомобилем водителями в нетрезвом состоянии. В некоторых же регионах страны количество ДТП по вине нетрезвых водителей превышает 60 %, а по вине нетрезвых мотоциклистов в некоторых

сельских районах – более 90 %.

Опасны не только большие, но и малые дозы алкоголя. Прием 40–100 г водки увеличивает вероятность ДТП в 2–3 раза, 150 г водки – в 6–7 раз, 200 г водки – в 15 раз. Возможность возникновения ДТП особенно возрастает, если за рулем молодой, неопытный водитель. По данным зарубежных исследователей, у водителей 16–17 лет алкоголь увеличивает вероятность ДТП в 165 раз, а у водителей 30–35 лет – в 17 раз по сравнению с трезвыми водителями такого же возраста.

При управлении автомобилем водитель нередко работает на пределе своих возможностей, поэтому даже незначительное нарушение психофизиологических функций, которое возникает после приема небольших доз алкоголя, может стать причиной ошибок и ДТП. Медики провели эксперимент – давали здоровым и сильным людям 5 г спирта. При закрытых глазах нужно было коснуться пальцем заранее намеченного предмета. Точность попадания у выпивших людей снижалась на 23–25 %. Нетрудно представить, как нарушается координация движений у водителей даже при небольшом опьянении.

Широко распространено ошибочное мнение об отрезвляющем действии нашатырного спирта, крепкого кофе или чая, холодного душа, кратковременного сна. Никакими отрезвляющими действиями эти методы не обладают. Субъективно человек может почувствовать себя бодрым, но объективные нарушения в организме остаются неизменными. Отрезвление наступает только после полного выведения принятого алкоголя из организма, а выводится он медленно. В настоящее время ведутся исследования по созданию препаратов, обладающих отрезвляющим действием. Американская фирма «Хоффман-Ларош» синтезировала лекарство, вызывающее мгновенное отрезвление, точнее нормализацию поведения после приема алкоголя. Однако этот препарат выпускается только для научных организаций, изучающих влияние алкоголя на нервную систему. В развитых странах мира в аптеках этот препарат не продается, так как его создатели опасаются, что после опьянения и «протрезвления» от приема такой таблетки человек, не чувствуя действия алкоголя, может принять такую дозу, которая вызовет смертельное отравление. Подчеркнем, что препарат только нормализует поведение, но не выводит алкоголь из организма и не ускоряет его нейтрализацию.

Степень опьянения и время действия алкоголя неодинаковы для разных людей и зависят от их состояния. При приеме на пустой желудок алкоголь быстрее всасывается, и опьянение возникает быстрее. Опьянение более выражено, если человек находится в болезненном состоянии, при утомлении, а также в состоянии сильного нервного возбуждения или в угнетенном состоянии. Степень опьянения после приема одной и той же дозы неодинакова у разных людей, она зависит от их индивидуальных физических и психических особенностей: веса тела, возраста, пола, степени привыкания. Поэтому водители, принявшие одинаковое ко-

личество алкоголя, будут создавать различную угрозу для безопасности дорожного движения.

Одновременно имеется и общая закономерность, а именно: с увеличением дозы принятого алкоголя общественная опасность нетрезвого водителя возрастает пропорционально дозе выпитого. Объективным критерием наличия алкоголя в организме является содержание его в крови. Специальными исследованиями установлено, что вероятность ДТП нетрезвого водителя при содержании алкоголя в крови 0,3–0,9 ‰ (один промилле (1‰) – это концентрация алкоголя в крови, соответствующая 1 г чистого алкоголя в 1 л крови) возрастает в 7 раз, при 1,0–1,4 ‰ – в 30 раз, при 1,5 ‰ – в 55 раз.

Некоторые зарубежные исследователи исходя из того, что в среднем за 1 час в организме окисляется 7 г 96 %-го этилового спирта (алкоголя), предлагали установить время, через которое может быть допущен к управлению автомобилем после приема различных доз. Однако из-за значительных колебаний времени вывода алкоголя из организма у разных людей и даже у одного и того же человека эти схемы не могут быть использованы. Некоторые исследователи считают, что 50 г водки выводится из организма через 5–10 часов, другие полагают, что 100–200 г водки или 500 г пива действуют 24–28 часов, третьи считают, что после приема 200 г водки езда за рулем будет безопасной через 10 часов и т.д. Кроме того, методом меченых изотопов следы алкоголя в клетках коры головного мозга находили через 20 дней после его приема. Последнее указывает на то, что даже спустя много дней после приема алкоголь может оказывать свое отрицательное действие, а поэтому полную работоспособность водителей нельзя гарантировать, даже если инструментальное исследование на алкоголь дало отрицательный результат. Поэтому водитель, систематически употребляющий алкоголь, не может быть достаточно надежен, особенно в сложных дорожных условиях и, тем более, в неожиданно возникающих опасных ситуациях.

Алкоголь – это этиловый спирт (C_2H_5OH), который относится к наркотическим веществам. При систематическом употреблении он включается в тканевой обмен и приводит к такой зависимости, преодолеть которую человек не может. При этом происходят необратимые изменения нервной системы и психики, поражаются печень, желудок, сердце, что приводит к преждевременной инвалидности и смерти. Особенно быстро и сильно поражается мозг. У 95 % алкоголиков и 85 % умеренно пьющих мозг уменьшается в размерах, как бы усыхает. Это происходит из-за гибели нервных клеток мозга – нейронов. Мозг задерживает 30 % принятого алкоголя, а распад его в мозговых клетках происходит в 4 тыс. раз медленнее, чем в печени.

Тяжело поражается печень, в которой расщепляется 90 % алкоголя, а остальные 10 % выводятся с мочой и дыханием. Алкоголь ведет к половому бессилию – импотенции. Про-

должительность жизни алкоголиков на 15–20 лет меньше (обычно не превышает 45–50 лет), заболеваемость – на 20–30 % выше.

Из-за огромного ущерба, который наносит алкоголь обществу, борьба с пьянством и алкоголизмом является важнейшей задачей государства. В некоторых странах эту задачу пытались решить введением «сухого закона», который запрещал производство и продажу алкоголя населению. В 1919 г. под эгидой Лиги Наций в США, Финляндии и некоторых других странах был введен «сухой закон». Однако эффективность его оказалась невелика. Государства лишились многомиллиардных доходов, которые оказались в карманах спекулянтов. Кроме того, бесконтрольное производство и продажа нелегальных недоброкачественных алкогольных напитков нанесли существенный ущерб здоровью населения. Поэтому в 1937 г. «сухой закон» в этих странах был отменен. В России «сухой закон» был принят в 1914 г. Отменен он был в 1925 г. по тем же причинам.

Алкоголь препятствует осуществлению тормозных функций коры головного мозга, что вызывает состояние возбуждения. Человек под влиянием алкоголя теряет способность контролировать свои действия и поступки, правильно оценивать окружающую обстановку. Под влиянием алкоголя в период возбуждения маскируется чувство усталости, снижаются внимание и точность восприятия, нарушаются мышление и память. Водитель не замечает, что у него возникает некритичное отношение к своему состоянию, действиям и поступкам. Работоспособность падает, психофизиологические возможности снижаются, а субъективно возникает чувство необоснованной уверенности в способности выполнить работу и действия, которые в действительности он выполнить не в состоянии.

После приема даже небольших доз алкоголя замедляются процессы мышления, в результате водителю требуется больше времени для оценки обстановки и принятия решения, что снижает его готовность к действиям при неожиданном изменении дорожной обстановки; нарушается глазомер, снижается способность различать цвета (особенно ухудшается восприятие красного цвета), увеличивается время восстановления зрения после ослепления; нарушается координация движений, их точность, уменьшается мышечная сила; резко увеличивается время реакции. При обследовании чемпиона мира по автогонкам Т. Бенхаузена было установлено, что после приема 60 г виски время реакций при торможении у него увеличилось на 25 %, мышечная сила снизилась на 16–17 %, ухудшился глазомер. После приема 75 г чистого алкоголя время реакций увеличивается в 2–2,5 раза, после приема 100 г – в 2–4 раза, после приема 140 г – в 3–5 раз, после приема 175 г – в 6–8 раз.

Если учесть, что при увеличении времени реакции возрастает остановочный путь автомобиля, то станет понятным, почему нетрезвые водители особенно часто совершают наезды на пешеходов. Нетрезвому водителю часто кажется, что до пешехода осталось 30 м, хотя

фактическое расстояние не превышает 15–18 м. Он считает, что мгновенно нажал на тормоз, а на самом деле тормозит с опозданием. У водителя, принявшего только 25 г алкоголя, появляется желание рискнуть, что он и делает без достаточного анализа дорожной обстановки.

Для водителя, злоупотребляющего алкоголем, характерна раздражительность, эмоциональная неустойчивость, нарушение внимания, расстройство сна, быстрая утомляемость. По данным А.И. Вайсмана, у 70 % таких водителей ночной сон не снимает утомления от предыдущего дня, в результате чего уже в начале смены их работоспособность снижена. Такое состояние у непьющих водителей отмечается в 4 раза реже. Вследствие сниженной работоспособности водители сокращают рабочее время в течение смены, чем ухудшают производительность труда.

При легкой степени опьянения ощущения ускорения, торможения, поворотов (воспринимаемые суставно-мышечным чувством) снижаются на 20 %. Доктор Г. Петер считает, что уже при содержании в крови большого 0,3 ‰ алкоголя, что соответствует легкой степени опьянения, отмечается очень плохое пространственно-объемное зрение, а при содержании в крови 0,8 ‰ алкоголя – расстройство глазодвигательной мускулатуры, сужение поля зрения.

Польский исследователь В. Рихтер считает, что при содержании в крови 0,5–1,0 ‰ алкоголя у водителя возникает возбуждение, резкость движений, чрезмерная оптимистичность при оценке дорожной обстановки, ошибочность суждений. При 1,0–1,5 ‰ время реакций увеличивается в несколько раз, нарушается равновесие, водитель пренебрежительно относится к другим участникам движения, необоснованно рискует. При 1,6–2,0 ‰ он не может оценить и рассчитать скорость, нарушается равновесие и создается впечатление, что водитель впервые управляет автомобилем. При содержании в крови свыше 2,0 ‰ он не в состоянии оценить дорожную обстановку и правильно выполнить управляющие действия, не ориентируется в окружающей местности, совершает бессмысленные действия, а иногда даже не может включить зажигание. В состоянии сильного опьянения иногда отмечается кратковременная (до 1 с) потеря сознания.

После приема алкоголя в результате снижения остроты зрения, сужения поля зрения, нарушения цветного зрения ухудшается точность и скорость зрительного восприятия. В результате нарушения координации движения и глазомера действия водителя становятся резкими, несвоевременными, а иногда и неправильными. Степень этих нарушений зависит от количества принятого алкоголя. Специальными экспериментами было установлено, что водители автобусов, принявшие большую дозу алкоголя, гораздо чаще, чем трезвые водители, делали попытки проехать через ворота или проезд, ширина которых была меньше габаритной ширины автобуса.

При алкогольном опьянении возникает «туннельное зрение», при котором зрительное

внимание сосредоточено лишь в узком конусе центрального поля зрения и увеличена длительность фиксации взгляда. «Туннельное зрение» возникает при концентрации алкоголя в крови 0,4 ‰ (менее 1 л пива или 100 г водки), а устойчивую форму принимает при концентрации 0,8 ‰ (200 г водки). Длительность фиксации взгляда (взгляд «стекленеет») увеличивается вдвое при содержании алкоголя в крови 1,0 ‰.

Водитель в состоянии алкогольного опьянения более опасен, чем при утомлении или даже в болезненном состоянии. При утомлении или в болезненном состоянии водитель, понимая, что его возможности ограничены, ведет себя более осторожно и осмотрительно. Он не идет на рискованные маневры, снижает скорость при появлении на дороге пешехода или какого-либо препятствия, своевременно тормозит и т.д. У пьяного же водителя, наоборот, появляется чувство ложного благополучия, вседозволенности, возникает потребность рискнуть, что выражается в превышении скорости, резком торможении, не выдерживании безопасных дистанций, проезде на запрещающие сигналы, частой смене полосы движения и т.д.

С точки зрения безопасности дорожного движения даже минимальное превышение физиологического содержания алкоголя в крови недопустимо. За рубежом низший предел допустимого содержания алкоголя в крови водителя принят от 0,1 до 1,2 ‰. Так, в США допускается управление автомобилем при дозе алкоголя в крови менее 1,0 ‰, в большинстве европейских стран (кроме стран Скандинавии и Восточной Европы) – 0,8 ‰, в Финляндии, Норвегии, Греции, Швеции – 0,5 ‰.

В нашей стране допустимый предел – менее 0,3 ‰, что соответствует физиологической норме содержания алкоголя в крови. При такой концентрации водитель практически трезв, так как это количество алкоголя не отражается на психофизиологических функциях, связанных с управлением автомобиля. Единственный надежный способ исключить влияние алкоголя на действия водителя при управлении автомобилем — не садиться за руль автомобиля после приема даже небольшого количества алкоголя.

Содержание алкоголя в крови и степень опьянения (по В.М. Ильину).

Важную роль в предупреждении случаев управления автомобилем водителями в нетрезвом состоянии является медицинский контроль за их состоянием перед выездом в рейс и в пути. Такой контроль возможен лишь при наличии соответствующих методов, позволяющих установить факт алкогольного опьянения. В нашей стране многие годы использовались индикаторные трубки Мохова–Шинкаренко, в которых индикатор (оранжевый раствор хромового ангидрида в концентрированной серной кислоте) приобретает в парах алкоголя зеленый цвет. Недостатком этого метода является отсутствие возможности дать градацию по степени опьянения и недостаточная специфичность. Эти индикаторные трубки дают положительную реакцию не только после употребления алкоголя, но и лимонада, валерьянки, а

также при наличии кариозного зуба и у больных диабетом.

Наиболее надежным методом определения количества принятого алкоголя и степени опьянения в случае совершения водителем ДТП является исследование крови на алкоголь.

Таблица 1

Количество и вид напитка ‰	Содержание алкоголя в крови,	Состояние
Отсутствует	Менее 0,2	Физиологическая норма
Отсутствует	0,2–0,3	Практически трезв
0,5 л пива	0,3–0,4	Небольшое ослабление координации, мелких, точных движений, внимания восприятия (управление транспортным средством недопустимо)
1 л пива = 100 г вина	0,5–0,9	Слабое опьянение: поверхностное восприятие обстановки
200 г вина = 100 г водки	1,0–1,9	Опьянение средней степени: нечеткое восприятие, нарушение пространственной оценки предметов, нарушение координации
0,5 л вина = 200 г водки	2,0–2,9	Сильное опьянение: неспособность правильно ориентироваться, своевременно принимать решения и четко действовать

В настоящее время для экспертизы алкогольного опьянения во многих странах используются достаточно надежные и быстродействующие приборы – алкометры. Действие их основано на свойстве алкогольных паров поглощать инфракрасные лучи с длиной волны 3,4 мкм. Выдыхаемый водителем воздух пронизывается такими лучами, а датчик отмечает степень их ослабления. Одновременно встроенный в прибор микропроцессор рассчитывает содержание алкоголя в крови испытуемого. В США для экспертизы алкогольного опьянения водителей сконструирован прибор, который состоит из двух электродов, накладываемых на виски. Они улавливают биотоки мозга, а встроенный микропроцессор выявляет характерные колебания, свидетельствующие о том, что испытуемый недавно употреблял алкоголь.

Выявление в транспортном потоке водителей в нетрезвом состоянии имеет важное значение для безопасности дорожного движения. Опытный инспектор дорожно-патрульной службы знает, что для нетрезвого водителя характерна чрезмерно лихая и резкая езда, вихляющая траектория движения, резкое торможение, частая смена полосы движения, превышение скорости, опасные обгоны, не выдерживание дистанции, проезд на запрещающие сигналы, а иногда чрезмерно осторожная езда – «крадучись» вдоль тротуара. Если бы инспектор мог останавливать все автомобили, которыми управляют нетрезвые водители, то мало бы нашлось охотников садиться за руль автомобиля после приема алкоголя. Но для этого необходимо создание специальной системы, осуществляющей непрерывное слежение за всеми автомобилями. Но такой системы в мире нет, а попытки ее создания в США пока окончились неудачей.

Сдерживающим фактором является строгость наказания. Суровые законы о лишении

водительских прав за управление автомобилем в нетрезвом состоянии принимались во многих странах. В Финляндии при содержании алкоголя в крови более 0,5 ‰ водитель подвергался штрафу или 3-месячному тюремному заключению, а при 1,5 ‰ и выше – штрафу в размере двойного месячного оклада или двум годам тюрьмы. В Норвегии при содержании алкоголя в крови более 0,5 ‰ водителям грозило три недели тюремного заключения, во время которого они были заняты тяжелым физическим трудом. Во Франции нетрезвый водитель подвергался тюремному заключению от 2 месяцев до 2 лет или штрафу от 4,5 тыс. до 30 тыс. евро. В Болгарии пьяный водитель штрафовался на сумму до 500 левов и лишался права садиться за руль автомобиля на пять лет. В Канаде за управление автомобилем в состоянии алкогольного опьянения водитель лишался водительского удостоверения на срок до 3 месяцев и его автомобиль конфисковался сроком до одного года. В Японии минимальное наказание составляло штрафу, эквивалентному сумме от 3 000 – 8 700 долларов США или и 5 лет тюремного заключения.

Применяются и меры морального воздействия. Например, в Эстонии, если водитель задержан при управлении своим автомобилем в нетрезвом состоянии, то его номерной знак заменяют другим, который начинается с буквы «О» (первая буква эстонских слов «пьяница», «опасный»). Эта мера позволила на следующий год (после введения) снизить количество пьяных водителей за рулем автомобиля на 20 %.

В настоящее время наиболее эффективным методом предупреждения управления автомобилем водителем в нетрезвом состоянии считается наложение на него крупного штрафа, а в некоторых странах осталось в качестве меры наказания тюремное заключение.

Определенное значение имеет и антиалкогольная пропаганда, которая должна строиться на примерах из практики данного предприятия и содержать факты об отрицательном влиянии алкоголя на действия и поступки водителей во время их профессиональной деятельности. Борьба с пьянством на автомобильном транспорте является частью борьбы за трезвый образ жизни всего общества. Решить эту задачу можно только путем снижения социальной напряженности, повышения общей культуры людей, воспитания с детства отрицательного отношения к любым аморальным проявлениям и, прежде всего, к пьянству.

Не менее важна и особая проблема – дремлющий водитель. Эта проблема – большая угроза обществу. Рассмотрим ее детальнее.

Понятие «вождение в полусонном состоянии», возможно, звучит несерьёзно, но количество несчастных случаев, вызванных засыпанием водителя за рулём, с каждым годом уносит всё больше жизней и приводит к травматизму. Вождение в состоянии сонливости настолько же опасно, как и вождение в состоянии алкогольного опьянения, о чем свидетельствует анализ числа травм и смертей, полученных при вождении. Заснул ли водитель за ру-

лём или у него замедлилась скорость реакции, и он стали допускать ошибки в вождении – всё это в равной мере может привести к серьёзным опасным последствиям вождения в состоянии сонливости.

Что такое сонливость?

Тело человека испытывает потребность в трёх вещах: еде, пище и сне. Если человек откажется от принятия воды или пищи, то может умереть. Он может пытаться не спать, однако потребность тела во сне настолько велика, что мозг заставит тело спать, не зависимо от характера деятельности человека.

Сонливость может вызываться несколькими факторами: временем внутренних биологических часов, воздействием солнечного света/темноты и количеством времени, которое человек провел в состоянии бодрствования. Сигналы от внутренних часов (называемых циркадными ритмами) вызывают сонливость дважды в сутки: вечером – перед сном и 12 часов спустя, то есть в 14–15 часов. Смена дня и ночи помогает настроить внутренние часы. Вдобавок, количество времени, которое люди проводят в состоянии бодрствования, усиливает потребность во сне (т.е. чем дольше человек бодрствует, тем больше ему требуется сна).

Хотя для каждого человека требуется разное количество сна, большинству взрослых людей требуется в среднем 8 часов. Если человек спит меньше 8 часов в сутки, у него развивается дефицит сна. Если человек не спит достаточное количество часов, то дефицит нарастает. Дефицит сна нарастает по мере того, как человек набирает больше часов упущенного сна. Чем дольше ночей человек не получает достаточного количества сна, тем сонливее он становится, и тем больше это влияет на его умственные и физические способности.

Чрезмерная сонливость снижает бдительность и производительность труда. Реакции замедляются, и появляется больше проблем с принятием решений. Также ухудшается внимание, память, страдает координация движений. Люди, которые иногда испытывают сонливость, не осознают, что они имеют её проявление, что делает сонливость ещё более опасной.

Состояние при сонливости такое же, как и после приёма алкогольных напитков. В Америке предельно допустимой концентрацией алкоголя в крови является 0,8 ‰. Исследование, проводившееся в 1997 году, показало, что бодрствование в течение 18 часов вызывает состояние, сходное с тем, когда содержание алкоголя в крови – 0,5 ‰. После 24 часов бодрствования эта концентрация достигает 0,10 ‰. Даже если человек не досыпает 1–2 часа за ночь, сонливость ухудшает способность водить автомобиль в большей степени, чем предельно допустимая концентрация алкоголя в крови.

Этот факт становится ещё более тревожным при сопоставлении с количеством сна, которое взрослые получают каждую ночь. Отчёты по исследованию сна показали, что взрослые не получают рекомендованные 8 часов сна. Одно исследование выявило, что 64 % взрослых

спят меньше 8 часов в сутки и 32 % – 6 часов или меньше. Последствия состояния сонливости водителя могут быть необратимыми.

Насколько распространено вождение в состоянии сонливости? Американская Администрация Безопасности Движения отмечает, что ежегодно, по отчётам полиции, сонливость является причиной 100 000 аварий, из которых 76 000 сопровождаются травмами и 1500 – смертельными исходами. Это составляет, по данным полиции, 1–3 % всех аварий и 4 % всех фатальных исходов.

В ходе социальных опросов была обнаружена ещё более высокая степень сонливости за рулём. В одном из опросов 55 % респондентов отметили, что в 2013 году водили машину в состоянии сонливости 23 % опрошенных признались, что имели случаи засыпания во время вождения, не сопровождавшиеся авариями, и 2 % сказали, что попали в аварию, когда вели машину в состоянии сонливости.

Однако не так просто доказать, что именно сонливость явилась причиной несчастного случая, так как не существует достоверных тестов по определению сонливости (как, например, прибор для определения уровня алкоголя в выдыхаемом воздухе). Лица, регулирующие движение, не обучены выделять происшествия, обусловленные сонливостью, и поэтому обычно классифицируют их как происшествия, обусловленные превышением скорости или интоксикацией. В США в полицейских отчётах отсутствует код «авария, обусловленная сонливостью», а также не существует центральной базы данных, по которой можно было бы отслеживать такие аварии.

Обычно не бывает свидетелей сонливости водителя, которая привела к аварии, а сами водители не всегда осознают, что они испытывали сонливость перед тем, как задремали. В реальных условиях заснувший за рулем водитель после аварии часто выглядит активным, что вводит в заблуждение дорожную инспекцию, которая не может оценить степень его сонливости при вождении. Когда сонливость сочетается с алкоголем, то часто в качестве единственной причины несчастного случая указывается алкогольная интоксикация. После несчастного случая многие водители не сообщают полиции, что они находились в состоянии сонливости. Все эти факторы уменьшают официальное число несчастных случаев, вызванных сонливостью, поэтому этот официальный показатель очень низкий. Существующие же методы статистических исследований в этой области показывают, что количество несчастных случаев, связанных с сонливостью водителей, возрастает каждый год.

Водители должны быть лучше осведомлены о правилах поддержания хорошего сна. При появлении первых признаков сонливости следует прекратить вождение. Необходимо также уделить больше внимания вопросу дефицита сна, так как это серьёзная проблема.

Каковы типичные характеристики дорожных происшествий, связанных с сонливостью?

– *Время суток.* Как уже говорилось, биологические часы дают человеку сигналы ко сну дважды в день: ночью и после полудня. В эти два периода у людей появляется сонливость, вне зависимости от того, получили ли они достаточное количества сна или нет. Согласно статистике, существует два периода, когда происходят несчастные случаи, связанные с полусонным состоянием. Большинство происшествий такого плана приходится на период с 12 часов ночи до 8 часов утра и между 13.00 и 15.00. часами дня.

– *Водитель без пассажиров.* В одном из исследований было показано, что 82 % аварий, связанных с засыпанием/сонливостью, случились с водителями, которые ехали без пассажиров. Одиному водителю не с кем общаться, и никто не поддерживает его бдительность на должном уровне. Обычно пассажир в состоянии заметить, когда водитель начинает засыпать. Поэтому если в машине есть ещё несколько человек, умеющих её водить, они могут сменять друга и тем самым избежать несчастных случаев, связанных с засыпанием за рулём.

– *Отсутствие действий по предотвращению аварии.* Поскольку сонливый или уснувший человек может на мгновение закрыть глаза, обычным признаком дорожных происшествий, связанных с сонливостью, является то, что водитель не делает попытки избежать аварии. Из-за этого высокий процент аварий в состоянии сонливости заканчиваются летальным исходом. Как уже отмечалось, 4 % всех дорожно-транспортных происшествий с летальными исходами вызваны сонливостью водителя. Сонливый водитель, в отличие от бдительного водителя, менее способен совершить правильное действие для избежания аварии, что подтверждается отсутствием признаков следов заноса или свидетельств очевидцев о включении тормозных огней.

Кто подвергается наибольшему риску?

– Молодые водители мужского пола. В одном из исследований несчастных случаев, вызванных засыпанием за рулём, в 55 % аварий возраст водителей был менее 25 лет. 75 % из этих водителей были мужского пола. Сонливость может возникать из-за стиля жизни или поведения, и, избирая такой образ жизни (поздно ложатся спать, работают долго), люди приводят себя к сонливости.

– Работающие в ночную смену, совершающие деловые путешествия и другие, страдающие расстройством циркадного ритма. Расстройство циркадного ритма вызывает недостаток сна или плохое его качество. Это может привести к появлению сонливых водителей, бдительность которых намного ниже той, которая необходима для вождения автомобиля.

– Водители, страдающие от кумулятивной (накопительной) частичной деприации сна. (постоянно получают меньше 8 часов сна в сутки). Они отмечают сильное желание подремать во множестве различных ситуаций и, следовательно, у них больше риск попасть в дорожно-транспортное происшествие. Это ухудшает внимание и влияет на качество работы.

– Водители, страдающие от острой депривации сна. Это такие люди, которые остаются в состоянии бодрствования в течение многих часов (например, работают весь день, а ночью совершают поездку). Этот недостаток сна очень сильно влияет на их внимание и снижает способность обращать внимание и быстро реагировать на различные ситуации во время вождения. Одно исследование показало, что у водителей, остающихся в состоянии бодрствования 15 и более часов, риск попадания в аварию в 4 раза больше. А если водитель бодрствует 20 или более часов, риск увеличивается в 30 раз.

– Водители, которые имеют недиагностированный или нелечённый синдром обструктивного апноэ во время сна, а также страдающие нарколепсией или другими расстройствами сна, подвергаются большому риску, потому что при отсутствии адекватной терапии эти заболевания не позволяют получить нормальный сон ночью. Поэтому самым распространённым симптомом расстройств сна является чрезмерная дневная сонливость. Исследования показали, что синдром обструктивного апноэ сна выявляется у многих людей и в 2–7 раз увеличивает частоту аварий, связанных с сонливостью.

– Водители, принимающие лекарства, побочным эффектом которых является сонливость. Некоторые самостоятельно приобретенные или назначенные врачом лекарства могут вызвать сильную сонливость. У таких препаратов имеются предупреждения в инструкциях по применению, потому что их побочные эффекты снижают внимание водителей и скорость реакции. К этим лекарствам относятся снотворные, наркотические обезболивающие препараты, некоторые антидепрессанты, транквилизаторы, некоторые гипотензивные средства, таблетки/растворы для лечения простуды или кашля и миорелаксанты.

– Сонливые водители, принявшие алкоголь. Обычно алкоголь вызывает сонливость, и сам по себе может стать причиной аварии. Однако при сочетании с избыточной сонливостью его эффекты приумножаются. Алкоголь повышает сонливость, существенно снижает умственную и физическую бдительность и значительно чаще, чем алкоголь или сонливость в отдельности, становится причиной дорожно-транспортных происшествий, при которых машину выносит с полосы движения. В одном из исследований на симуляторе вождения, уровни алкоголя ниже официально разрешённого при вождении вызвали большее количество ошибок после четырёх часов сна, чем после восьми часов сна. Исследование показало, что принятия бутылки пива человеком после 4 часов сна равносильно принятию 6 бутылок пива хорошо отдохнувшим человеком.

Признаки сонливости.

– Водитель не может вспомнить, как проехал последние несколько километров.

– Водитель неосознанно пересек разделительную полосу или наехал на дорожные ограничители.

- Внимание ослаблено, мысли блуждают.
- Водитель стал часто зевать.
- Водитель не способен сфокусироваться или держать глаза открытыми.
- Водитель пропускает дорожные знаки или не сохраняет дистанцию с впереди идущим транспортом.
- Водителю трудно держать голову в нормальном положении

Как избежать сонливости за рулём?

Два самых эффективных способа, предотвращающие сонливость за рулём, обусловлены выбором правильного поведения. Первый способ – хорошо выспаться перед тем, как садиться за руль. Лучшей профилактикой сонливости является сон, а заменить его ничем нельзя. Образ жизни с поддержанием достаточного количества сна является оптимальным способом предотвращения сонливости за рулём.

Другой способ предотвратить сонливость за рулём – остановить машину и поспать, пока водитель ещё контролирует своё состояние.

Водителям также следует избегать употребления алкоголя и лекарств, которые влияют на вождение. Для этого требуется консультация врача.

В настоящее время существуют приспособления для поддержания бдительности водителя. Одним из наиболее эффективных приспособлений являются «гудящие» полосы, расположенные с обеих сторон автостреды. Цель этих приспособлений – воспроизводить достаточное количество шума и вибрации, чтобы разбудить задремавшего водителя, чей автомобиль начал съезжать с дороги. Однако доказано, что «гудящие» полосы, хотя и предотвращают смещение автомобиля за пределы дороги, не являются достаточной мерой предупреждения столкновения задремавшего водителя со встречным транспортом.

Некоторые производители автомобилей проводили эксперименты по использованию устройств внутри машины для поддержания бдительности водителей. Эти устройства предназначены для мониторингирования сонливости водителей, и некоторые имеют сигналы тревоги. В настоящее время недостаточно информации для доказательства эффективности таких устройств. Кроме того, водители, полагаясь на эти приспособления, забывают, что сонливость может быть предупреждена только достаточным количеством сна. Фактически эти устройства дают сонливым водителям ложное чувство безопасности: они полагают, что такие приспособления защитят их и не дадут заснуть.

Лицам, работающим по сменному графику и путешествующим через временные пояса нужно помнить, что уменьшение частоты перехода из смены в смену, перевод в смены вперёд по ходу времени, установление регулярных периодов отдыха, предоставление времени для физических упражнений, и использование яркого света могут свести до минимума не-

благоприятное влияние сменной работы на биологические часы.

Как упоминалось выше, сонливость у некоторых водителей может быть обусловлена не вычлененными расстройствами сна. Наиболее распространёнными расстройствами являются синдром обструктивного апноэ сна и нарколепсия. Привычный громкий храп, недостаток воздуха во сне или остановка дыхания – наиболее частые симптомы обструктивного апноэ сна. Этот синдром вызывает многочисленные пробуждения ночью (хотя пациент о них обычно не помнит) и не восстанавливающий силы сон. Нарколепсия вызывает быстрое засыпание почти в любой ситуации в любое время дня.

3. Основные навыки водителя, обеспечивающие безопасность дорожного движения.

Находясь за рулем, водитель удерживает в поле зрения дорогу, видит препятствия на ней, пешеходов, транспортные средства, следит за показаниями приборов, на слух контролирует работу двигателя, получает информацию о правильности выполняемых действий по управлению автомобилем и т. д. Все эти сведения являются результатом ощущений – отражения в сознании отдельных свойств и качеств предметов и явлений материального мира, непосредственно действующих на органы чувств.

Физические и психологические требования к водителю определяются исходя из анализа его деятельности. При современных скоростях, развиваемых автомобилями, и интенсивности движения, водитель должен уметь воспринимать большие объемы информации о характере и режиме движения всех участников, о состоянии дороги, окружающей среды, средствах регулирования, о состоянии узлов и частей автомобиля. Кроме того, он должен эту информацию анализировать и принимать правильное решение, на что отводится ограниченное количество времени. Во многих случаях именно дефицит времени является причиной дорожно-транспортного происшествия.

Вот основные ошибки водителя, связанные с дефицитом времени.

- Ошибки в проведении ситуационного анализа. Например, при приближении к перекрестку водитель считает, что включенный желтый сигнал светофора сменится зеленым, но включается красный.

- Неверное принятие решения. Например, вместо маневра, единственно необходимого в данной дорожно-транспортной ситуации, водитель применяет экстренное торможение.

- Ошибочность действия. Например, принято правильное решение применить экстренное торможение, но вместо того, чтобы нажать на педаль тормоза, водитель ошибочно нажимает на педаль акселератора, тем самым увеличивает скорость.

Реакция – это ответное действие организма на какой-либо раздражитель. Одной из

важнейших навыков водителя является скорость реакции – закономерный ответ организма на различные раздражители, которые воспринимаются органами чувств.

Процесс реакции можно условно разделить на три этапа: *оценка обстановки, принятие решения и выполнение* соответствующих действий. Время реакции водителя при управлении автомобилем измеряется промежутком от момента восприятия опасности до начала конкретных действий.

Реакция, может быть, *простой и сложной*. Простая реакция связана с ожиданием единственного, известного водителю сигнала, в ответ на который водитель должен выполнить определенные действия. Время простой реакции составляет 0,2–0,15 сек. Примером простой реакции может быть нажатие кнопки на панели автомобиля на световой или звуковой раздражитель.

Для того чтобы избежать опасности, возникшей на дороге, водитель должен правильно оценить ситуацию и принять оптимальное решение: остановить автомобиль, объехать объект опасности, миновать его на увеличенной скорости. Оценка и принятие решения о конкретных действиях представляют собой сложную реакцию. Время сложной реакции в среднем составляет 0,4–1,5 сек. в зависимости от профессионального опыта и индивидуальных психофизиологических особенностей водителя. Водитель может и должен всегда стремиться превратить сложную реакцию в простую.

С увеличением времени реакции затрудняется реализация действий по предотвращению аварийных обстоятельствам. Время реакции увеличивается при высокой скорости движения, у пожилых людей в конце рабочего дня. В одной и той же ситуации время реакции человека может меняться в довольно широких пределах, что во многом зависит от состояния здоровья и самочувствия. Сильная усталость увеличивает время реакции, а также легкое недомогание существенно влияет на время реакции.

Время реакции зависит также от уровня физической натренированности. Например, у спортсменов, занимающихся видами спорта, требующими быстрой реакции (теннис, бокс, хоккей), время реакции, как правило, намного меньше по сравнению с остальными водителями.

Как говорилось выше, замедляет реакцию алкоголь: после употребления даже небольших его доз наблюдается значительное замедление реакции (установлено, что при приеме 75 г алкоголя время реакции увеличивается в 2–2,5 раза, 100 г – в 2–4 раза, 140 г – в 3–5 раз, более 175 г – в 6–8 раз). Значительно увеличивает время реакции употребление психотропных веществ.

Рассмотрим влияние возраста водителя на управление транспортным средством.

Надежный водитель – это водитель, реально сопоставляющий свои возможности и возможности управляемого им автомобиля во взаимосвязи с ситуацией на дороге, обусловлен-

ной действиями других участников движения, дорожными и погодными условиями.

На основе статистических данных, вероятность совершения ДТП, в значительной степени зависит от возраста и стажа водителя. Наибольший показатель опасности характерен для водителей в возрасте от 18 до 25 лет. Это можно объяснить малым опытом управления автомобилем и переоценкой своих профессиональных возможностей. Заметное увеличение показателя опасности для ДТП наблюдается у водителей старше 50 лет, большинство которых имеет значительный стаж управления автомобилем, но отличается ухудшением ряда функций, важных с точки зрения безопасного управления автомобилем: остроты зрения, особенно в сумерках; при ослеплении фарами встречного транспорта. Средняя острота зрения в возрасте 20 лет принята за 100 %, к 40 годам она снижается до 90%, к 60 – до 74 %, к 80 – до 47 %.

Исследования сенсомоторной работоспособности водителей различного возраста свидетельствуют о снижении работоспособности водителей в возрасте 45 лет по таким аспектам функционирования, как зрительная ориентация, скорость реакции, способность концентрации внимания и обзора в ситуациях с ограниченным полем зрения.

Однако независимо от возраста водителя и дорожно-транспортной ситуации правильность и безопасность действий водителя обусловлена такими факторами: всю ли необходимую информацию о дорожно-транспортной ситуации он получил, правильно ли оценил ее, верные ли принял решения и правильно ли выполнил действия по управлению автомобилем.

Приведем типичный пример. В пятницу вечером по проселочной однополосной дороге медленно едет вереница автомобилей. Неопытный водитель пристраивается за ними. Когда водителю надоедает ехать с низкой скоростью, он решает произвести обгон всех автомобилей. Когда обгон был почти завершен, оказалось, что впереди этой вереницы ехал пьяный мотоциклист, который без предупреждения, решил резко развернуться в другую сторону. Автомобиль въехал в мотоцикл. Конечно, начинающий водитель испытал стресс. Этот пример показывает, как излишняя самоуверенность и неверная оценка ситуации, привели молодого водителя к ДТП. Итак, самым частым нарушением у начинающих водителей является превышение скорости, которое также является недооценкой объективно существующей опасности.

Наиболее надежными являются водители в возрасте 40–45 лет. У водителей старшего возраста этот показатель ослабевает. Люди старше 60 лет, также как и молодые, составляют группу наиболее подверженных ДТП. Эта закономерность проявляется как у мужчин, так и у женщин.

Существенное значение для решения вопроса о водительской квалификации имеет возраст. В нашей стране, как и в большинстве других стран, установлен минимальный возраст

для получения права на управление мотоциклом в 16 лет, на управление автомобилем – в 18 лет. Для некоторых категорий транспортных средств он еще выше. Так, категория Д (водитель автобуса) выдается лицам не моложе 20 лет.

Установление возрастных ограничений объясняется необходимостью как физической, так и психологической, гражданской зрелости лиц, которым разрешается управление источником повышенной опасности при перевозке большого количества людей.

Возрастные ограничения для водителей существуют во всех странах. Особенно высоки требования к водителям автобусов и водителям тяжелых грузовиков. Так, для водителей автобусов в большинстве стран установлен возрастной минимум в 21–23 и старше. Имеются также ограничения по уровню образования. Кроме того, во многих государствах в качестве условия введено обязательное наличие определенного предшествующего стажа работы водителем на легковых или грузовых автомобилях. Имеются на этот счет и рекомендации международных организаций.

Возможно, что порядок, установленный в нашей стране для водителей автобусов, следует пересмотреть. Полученные права на перевозку десятков пассажиров лицами, достигшими 20 лет и не имеющими предшествующего стажа управления транспортными средствами других категорий, представляется недостаточно обоснованным. Это подтверждается и анализом аварийности по вине водителей автобусов. Увеличение количества дорожно-транспортных происшествий, количество погибших и раненых на автобусах за последние годы произошел из-за нарушений Правил дорожного движения молодыми, начинающим водителями со стажем работы до трех лет.

Социологические и криминологические исследования выявляют в целом прямое влияние на уровень аварийности возраста и стажа работы водителей. Лица со стажем до одного года в 3 раза чаще оказываются участниками дорожно-транспортных происшествий, чем водители, имеющие стаж управления транспортными средствами 5 лет. Наиболее часто в дорожно-транспортные происшествия попадают водители в возрасте от 18 до 25 лет. Причем, чем моложе водитель, тем он потенциально опаснее. Лица же в возрасте за 30 лет становятся участниками происшествий в 2 раза реже.

В последние годы настойчиво высказывается предложение о том, чтобы пересмотреть требования к возрасту водителей транспортных средств категории А (мотоциклисты) и В (легковые автомобили) в сторону их снижения. Аргументируется это возросшим техническим совершенством транспортных средств, дорожных условий, организации движения в целом. Вопрос этот представляется принципиальным для обеспечения безопасности дорожного движения.

Существуют ли гендерные отличия управления транспортным средством? Одинаковые

или разные ошибки совершают водители-мужчины и водители-женщины?

Некоторые мужчины до сих пор убеждены, что им принадлежит место за рулем, а женщинам – на кухне. Находятся среди них и такие, которые говорят, что только мужчины могут овладеть и надежно управлять автомобилем, а с женщинами, по их мнению, ездить опасно. Им до сих пор непривычно, а может быть и досадно, что женщина может выполнять такую сложную работу.

Сказанное выше связано с тем, что поведение женщины на дорогах чем-то отличается от поведения мужчин-водителей. Поведение женщин и мужчин обусловлено и социально-культурными факторами. Так, мальчики растут более самоуверенными, нацеленными скорее на достижение успеха, а девочки, напротив, становятся более осторожными и в их начинаниях преобладает стремление избежать неудачу.

Практический опыт показывает, что женщины более пунктуально и точно выполняют правила управления техникой. Они менее, чем мужчины, склонны к риску, работают более осмотрительно, они лучше прогнозируют опасности, чем это делают мужчины. Основное различие можно определить так: женщины больше верят в законы, правила, а мужчины – в себя, в технику. Поэтому-то и ошибки, и несчастные случаи у мужчин чаще встречаются из-за переоценки собственных возможностей и чрезмерной самоуверенности. У женщин – из-за недостаточной уверенности в себе, чрезмерной осторожности.

Женщины водят автомобиль более надежно и безопасно до тех пор, пока они действуют в нормальных условиях. В условиях усложненной деятельности или появлении непредвиденных обстоятельств их надежность и безопасность сокращается. Получается, что «сила» женщин заключается в том, что они реже создают опасные ситуации, а сила мужчин в том, что они лучше из них выходят, избегая негативных последствий.

Как же ведут себя мужчина и женщина за рулем? Молодые люди имеют привычку демонстрировать чудеса вождения и мужскую отвагу. Примером может служить один молодой человек, который регулярно, после окончания занятий украшал свою голову шлемом и под дикий визг шин проносился мимо близлежащего медицинского училища, чтобы восхитить студентов. Ему было совершенно безразлично, что именно здесь скорость ограничена до 30 км/ч. История не знает ни одной женщины, которая устраивала бы такие представления перед каким-либо учебным заведением вообще и мужским, в частности.

У мужчин и женщин с первых дней посещения автошколы наблюдается различие и в психическом состоянии, связанном с управлением автомашины. Обычно женщины управляют автомобилем с большой ответственностью и благоразумием, добросовестно изучают правила движения и заучивают наизусть теорию, часто не понимая ее. Мужчинам, наоборот, более близки технические вопросы и практика, но они недооценивают значения правил. Они

стремятся проявить скорее свою находчивость. Их коллеги-женщины, наоборот, обычно считают вождение очень серьезным делом.

Интересно еще одно различие, связанное с психическим состоянием. Доказано, что у мужчин агрессивность с возрастом падает, что благоприятно сказывается на безопасности во время дорожного движения. У женщин, наоборот, агрессивность возрастает, что отрицательно влияет на безопасность дорожного движения.

Большинство мужчин убеждены, что вождение автомобиля вовсе не является искусством. У большинства женщин противоположное мнение. Обе точки зрения одинаково далеки от правды и одинаково близки к печальным последствиям. Чрезмерная самоуверенность и непомерная робость за рулем в равной степени опасны. Они мешают реально оценивать собственные силы и возможности, не позволяют спокойно и логически обдумывать свои действия.

Каждый, кто наблюдает за женщиной-водителем может заметить, что одним из самых трудных и наименее любимых маневров для них бывает движение задним ходом. Почему же мужчины овладевают им быстрее и лучше? Считается, что главным условием этого маневра является хорошая обзорность как спереди, так и сзади. А так как мужчина чаще выше, чем женщина, то это и позволяет им лучше видеть. Когда отсутствует хорошая обзорность, ни о каком хорошо проведенном маневре заднего хода не может идти речь.

Одно значительное преимущество женщины-водителя, связанное с природным инстинктом самосохранения и развитой ответственностью за ближних, нужно выделить особо. Женщина никогда не сядет за руль в нетрезвом виде.

Водительская специальность до последнего времени в основном остается привилегией мужчин. Только среди водителей общественного электротранспорта удельный вес женщин довольно велик. Так, среди водителей троллейбусов в Москве 25 %, а среди водителей трамваев 70 % составляют женщины. Женщины-водители значительно менее склонны к лихачеству, грубому и иному виновному нарушению правил дорожного движения. Так, среди осужденных женщин удельный вес лиц, совершивших преступление в состоянии опьянения, в 1,5 раза меньше, чем среди мужчин. Распределение правонарушителей по возрастным категориям подтверждает то бесспорное положение, что молодые водители более всего склонны к несоблюдению установленных Правил. Говоря об особенностях отрицательного проявления этой возрастной группы, необходимо иметь в виду, что молодые водители одновременно являются и начинающими, т.е. не имеющими достаточного опыта в управлении транспортными средствами.

Результаты проведенного диссертационного исследования в МАДИ (Кабалевская, А.И. Гендерные стереотипы участников дорожного движения) показали следующее.

1. Одним из важных детерминантов социальных взаимоотношений в дорожном сообществе являются гендерные стереотипы участников дорожного движения. Содержание образов мужчины и женщины-водителя согласованно у всех членов дорожного сообщества и является результатом интерпретации манеры вождения в терминах гендера, проявляющейся в характеристиках особенностей поведения и взаимодействия субъектов и объектов стереотипизации. Гендерные стереотипы актуализируются в сложных, неординарных и требующих внимания ситуациях дорожного движения.

2. Сконструированные в культурном дискурсе образы водителей мужчин и женщин закрепляются на уровне индивидуального сознания, поддерживаются и самовоспроизводятся в дорожном поведении водителей. Стереотипный образ мужчины-водителя является нормативной точкой отсчета и поддерживает, тем самым, гендерную асимметрию в этой сфере общественной деятельности. Стереотипный образ женщины-водителя раздваивается: позитивный образ себя они поддерживают через аутостереотип, содержащий социально желательные характеристики (снисходительная, вежливая и т.п.), что компенсирует их второстепенное положение в соответствии с разделяемым всеми образом водителя-женщины (неуверенная, нерешительная и т.д.).

3. Существуют гендерные особенности реального поведения водителей. Деятельность водителей-мужчин и женщин различается по скорости, интенсивности и резкости ее исполнения. У женщин-водителей на подготовительном этапе совершения маневра выявлена двухфазность, которая связана с неверным распределением внимания на движущиеся и неподвижные объекты дорожной ситуации. На этапе завершения маневра водители-женщины, в отличие от мужчин, не контролируют эффективность совершенного маневра и не адаптируются к новой дорожной ситуации. В целом, водители мужчины реализуют маневр в 2,5 раза быстрее.

4. Гендерные особенности поведения водителей доступны наблюдению участников дорожного движения, обнаруживаются в высказываниях о характере деятельности водителя, дифференцируются по критерию активности – пассивности и обуславливают категоризацию объекта восприятия по гендерной принадлежности в ситуации отсутствия иных объективных оснований для дифференциации. В этом смысле гендерные стереотипы выступают атрибутивной схемой, детерминирующей взаимодействие. Всегда стоит помнить о такой важной проблеме как, профилактика усталости (утомления).

Известно, что занятие спортом положительно влияет на организм человека. Для водителей наиболее благоприятны гимнастика, спортивные игры, лыжи, плавание, гребля, легкая атлетика. Занятия спортом способствуют развитию основных качеств, полезных в профессиональной деятельности водителя. Занятия такими видами спорта, как настольный теннис,

большой теннис, стрельба, помогут водителю улучшить периферическое и центральное зрение, повысить его остроту. Плавание способствует укреплению здоровья и улучшению координации движений.

Специфические условия работы водителя требуют от него одинаковой работоспособности и хорошего самочувствия на протяжении всей смены. Поэтому перед работой он должен хорошо выспаться. Ему необходим непрерывный сон продолжительностью не менее 8 часов, чтобы чувствовать себя бодрым, отдохнувшим, физически полноценным работником.

Приступая к работе, полезно выполнить сложные упражнения на координацию, возбуждающие нервные центры, непосредственно управляющие важными функциями. Необходима физкультурная пауза, выполняемая через 3, 5, 7 часов езды. Задача паузы – предупредить развитие утомления, ускорить течение окислительно-восстановительных процессов, способность поддерживать рабочий ритм, темп, концентрацию внимания. Физкультурную паузу нужно проводить при появлении первых признаков снижения работоспособности.

При долгой езде по автомагистрали, где отсутствуют пересечения в одном уровне с другими дорогами, где нет сигнализации (светофоров) и можно двигаться на высоких скоростях, возникает специфический вид утомления – дорожный гипноз. Он характеризуется сонливостью, рассеянностью, недомоганием, отрешенностью, ослаблением рефлексов, замедлением времени реакции. В таком случае необходимо остановить машину, выйти на свежий воздух, пройтись и выполнить несколько физических упражнений: повороты, наклоны, вращение туловища и головы, пригибание в пояснице, сгибание и разгибание рук и ног.

При выполнении физических упражнений нужно помнить, что малая нагрузка не оказывает никакого влияния на организм, большая оказывает чрезмерное воздействие и приносит вред. Благоприятный эффект достигается только при нагрузке средней величины. Достаточно объективным показателем для определения степени нагрузки является пульс. При средней нагрузке частота пульса возрастает на 30 % (при частоте пульса в состоянии покоя 70 ударов в 1 мин число ударов после упражнений средней нагрузки составит $70 + 21 = 91$ уд.)

Для того чтобы водитель в любых условиях мог обеспечить безопасность движения, он должен неукоснительно соблюдать режим труда, отдыха и питания. Правилами дорожного движения запрещается управлять транспортным средством в состоянии утомления, если это состояние может повлиять на безопасность движения. Поэтому управлять автомобилем можно до тех пор, пока не наступит усталость.

Не создавайте помех, если вас кто-то обгоняет, и, наоборот, содействуйте выполнению этого сложного маневра. Внимательно наблюдая за окружающей ситуацией, всегда необходимо пропускать автомобили с включенным специальным сигналом. Настроив себя на по-

добное поведение и проконтролировав себя несколько раз, можно заметить, как вежливое поведение на дороге становится привычным.

Поездка продолжительностью более 8 часов вызывает изменения в организме даже у опытных водителей. Об этом свидетельствует и статистика несчастных случаев, количестве которых особенно резко возрастает после 10 часов непрерывной работы за рулем. Между двумя продолжительными поездками (до 8 ч) должен быть как минимум 10-часовой отдых, включающий 7 –8 часов нормального сна. Если поездка была длительной (более 8 ч), то после нее отдых должен быть не менее 12 ч. Утомление резко возрастает в условиях недосыпания: водители начинают засыпать уже через 3–5 часов езды.

Важный фактор снижения утомления – использование в поездке кратковременных перерывов. Установлено, что более целесообразны кратковременные перерывы после относительно кратковременной езды, нежели длительные перерывы после длительной поездки. Поэтому рекомендуется делать 10-минутный перерыв после первых 3 часов движения, а затем через каждые 2 часа. Эти перерывы лучше использовать для активного отдыха. При непрерывном управлении автомобилем более 5 часов необходим отдых продолжительностью 30 мин.

Характерным симптомом утомления является сонливость. Сон за рулем приводит к дорожно-транспортным происшествиям с чрезвычайно тяжелыми последствиями. Засыпание при управлении автомобилем быстрее наступает в ночное время, чаще всего между 24 и 5 часами утра. Засыпанию способствует отсутствие нормального сна перед ночной поездкой, например, когда время отправления в поездки назначают на 4–5 часов утра. В этих условиях водитель выезжает в длительную поездку, прервав нормальный сон, и через 3–4 ч движения у него наступает опасная сонливость.

В напряженном труде водителя на его психическое состояние влияет этика собственного поведения и поведения других участников движения, а также взаимодействие водителя с пешеходами. Выезжая на линию, водитель с самого начала должен настроить себя на благоприятное отношение ко всему окружающему: пропустить спешащего водителя или пешехода, ехать без спешки и нервозности.

Как уже отмечалось, *монотонией* называют такое состояние водителя, когда в силу условий дорожного движения или специфики транспортной работы в течение продолжительного времени ему приходится выполнять однообразные, многократно повторяющиеся движения. Например, при езде по малозагруженной ровной дороге. Состояние монотонии так же может возникнуть у водителя на привычном, хорошо известном маршруте. Усугубляет состояние монотонии комфортные условия в кабине, феномен «укачивания», утомления.

Состояние монотонии характеризуется сонливостью, замедлением реакции, ухудшени-

ем восприятия дорожной обстановки. Лучшим способом преодоления этого состояния является кратковременный отдых. Водитель должен знать приемы, помогающие бороться с монотонией. К таким приемам относятся дыхательные упражнения, мимические упражнения (гримасы), специальные упражнения для глаз, движения челюстными мускулами и т. д. Водитель при возникновении состояния усталости должен дать себе «встряску» путем повышенного самоконтроля. Хорошие результаты дают «самозадания» водителя, например, стараться управлять автомобилем так, чтобы максимально экономить топливо или предельно плавно переключать передачи и двигаться без малейших рывков.

Психологи рекомендуют водителям при возникновении монотонии думать о чем-то постороннем, приятном – специально обращать внимание на окружающие раздражители, отвлекающие от однообразной картины местности. Одним из основных условий профилактики монотонии является соблюдение режимов труда и отдыха, полноценный отдых перед рейсом и полноценный сон.

Особенности темперамента человека, свойства его нервной системы, профессиональная подготовка и другие факторы также оказывают влияние на устойчивость к монотонии. Если одним удастся легко справиться с монотонной работой, то другим это не всегда удастся.

По результатам проведенных исследований выявлено существенное различие между самооценкой водительской квалификации, и ее реальным уровнем. Только 4 % водителей из нескольких тысяч опрошенных признали необходимость повышения своего профессионального мастерства. Последствия такой самонадеянности с точки зрения безопасности движения очень серьезны. Величина превышения реального уровня водительского мастерства и уровень опасности поведения в различных дорожно-транспортных ситуациях тесно связаны. Чем значительнее превышение, тем больше рискованных действий совершает водитель при управлении автомобилем.

Меньшее влияние на возникновение ДТП оказывает несовершенство технического мастерства; доля дорожно-транспортных происшествий у молодых водителей, вызванных сознательными нарушениями или рискованным поведением, невысока.

III. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В лекции раскрыты основные понятия: познавательные функции, система восприятия и психомоторные навыки: понятие о познавательных функциях (внимание, восприятие, память, мышление); внимание и его свойства (устойчивость, концентрация, распределение, переключение, объем); причины отвлечения внимания во время управления транспортным средством; способность сохранять внимание при наличии отвлекающих факторов; монотония; влияние усталости и сонливости на свойства внимания; способы профилактики усталости; виды информации; выбор необходимой информации в процессе управления транспортным средством; информационная перегрузка; системы восприятия и их значение в деятельности водителя; опасности, связанные с неправильным восприятием дорожной обстановки; зрительная система; поле зрения, острота зрения и зона видимости; периферическое и центральное зрение; основные факторы, влияющие на уменьшение поля зрения водителя; другие системы восприятия (слуховая система, вестибулярная система, суставно-мышечное чувство, интероцепция) и их значение в деятельности водителя; влияние скорости движения транспортного средства, алкоголя, медикаментов и эмоциональных состояний водителя на восприятие дорожной обстановки; память; виды памяти и их значение для накопления профессионального опыта; мышление; анализ и синтез как основные процессы мышления; оперативное мышление и прогнозирование; навыки распознавания опасных ситуаций; принятие решения в различных дорожных ситуациях; важность принятия правильного решения на дороге; формирование психомоторных навыков управления автомобилем; влияние возрастных и гендерных различий на формирование психомоторных навыков; простая и сложная сенсомоторные реакции, реакция в опасной зоне; факторы, влияющие на скорость реакции.

Данный материал занятия является базовым. Усвоение данного материала позволит учащимся расширять свой кругозор, обеспечит понимание и системное восприятие учебного материала на следующих лекционных, групповых и практических занятиях.

Использованная литература

1. Романов А.Н. Автотранспортная психология. М.: Академия, 2018 . – 244 с.
2. Мишуринов В.Н., Романов А.Н. Надёжность водителя и безопасность движения. М.: Транспорт, 2019. –167 с.
3. Мишуринов В.Н, Романов А.Н., Игнатов Н.А. Психофизиологические основы труда водителей автомобилей. Учебное пособие. М: Изд-во МАДИ. 2018. –254 с.
4. Кабалева А.И. Гендерные стереотипы участников дорожного движения / А.И. Кабалева // Российский научный журнал. – 2019. №1 (20). с. 212–218.
5. Кабалева А.И. Гендерные стереотипы и их роль в основных сферах общественной жизни / А.И. Кабалева // Российский научный журнал. 2019. №2 (21). с. 176–181.
6. Кабалева А.И. Современные методы исследования водительской деятельности в транспортной психологии / А.И. Кабалева // Российский научный журнал. 2019. №3 (28). с. 205–210.
7. Кабалева А.И. Представления о гендерных стереотипах в современной социальной психологии // Психологические исследования. – 2020. № 2(22). с. 4.
8. <http://psystudy.ru>

ПСИХОФИЗИОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВОДИТЕЛЯ

ЛЕКЦИЯ 2

ЭТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВОДИТЕЛЯ

Цель: Систематизировать и актуализировать знания присутствующих, по вопросам касающиеся этических основ деятельности водителя.

Учебные вопросы:

1. Основные мотивы достижения безопасного движения на дорогах
2. Этические нормы и ответственность водителя

Время: 2 академических часа (90 мин.)

Место:

Метод: устное изложение материала, демонстрация иллюстративного материала, комбинирование изложения и демонстрации изображений.

Учебно–материальное обеспечение (материальная часть): оборудование лекционного зала, техническое оснащение аудитории для проведения практических занятий, программные продукты, ПЭВМ

Ход занятия

I. Вводная часть (5 мин.)

Проверка присутствующих по списку. Проверка готовности учащихся к лекции. Формулирование темы, учебной цели и вопросов лекции.

II. Основная часть (80 мин.)

Изложение учебного вопроса. 1. Основные мотивы достижения безопасного движения на дорогах

Раскрывается содержание основных понятий темы: цели обучения управлению транспортным средством; мотивация в жизни и на дороге; мотивация достижения успеха и стремление избежать неудач. Склонность к рискованному поведению на дороге; формирование привычек; ценности человека, группы и водителя. Свойства личности и темперамент; влияние темперамента на стиль вождения. Негативное социальное научение; понятие социального давления; влияние рекламы, прессы и киноиндустрии на поведение водителя. ложное чувство безопасности; влияние социальной роли и социального окружения на стиль вождения; способы нейтрализации социального давления в процессе управления транспортным средством.

Изложение учебного вопроса 2. Этические нормы и ответственность водителя

Рассматривается представление об этике и этических нормах; этические нормы водителя; ответственность водителя за безопасность на дороге; взаимоотношения водителя с другими участниками дорожного движения. Уязвимые участники дорожного движения, требующие особого внимания (пешеходы, велосипедисты, дети, пожилые люди, инвалиды); причины предоставления преимущества на дороге транспортным средствам, оборудованным специальными световыми и звуковыми сигналами. Особенности поведения водителей и пешеходов в жилых зонах и в местах парковки.

III. Заключительная часть (5 мин.)

Подведение итогов лекции. Контроль усвоения материала, проверка степень достижения цели лекции.

Методические рекомендации по проведению лекции

Выбор формы изложения учебного материала обусловлен целями лекции.

Рекомендуемые методические приёмы:

- Задавать вопросы учащимся для выяснения их мнений и степени осведомленности по рассматриваемой теме, их готовности к восприятию материала. Вопросы адресуются всей аудитории. Учащиеся отвечают с мест. Вопросы формулировать так, чтобы на них можно было давать однозначные ответы, это позволяет точнее выявить уровень знаний учащихся.
- Приглашение к коллективному исследованию («мозговой штурм»). Слушателям предлагается вывести комплекс требований к подпунктам вопросов. Обращаться к опыту и знаниям аудитории. Уточняя и дополняя внесённые предложения, лектор подводит под коллективный опыт теоретическую базу, систематизирует его и «возвращает» обучаемым в виде совместно выработанного тезиса.
- Обмен мнениями в интервалах между логическими разделами лекции.
- Обоснование логики и методики принятых решений и проведённых действий путём разрешения противоречий.

Слушатели как соучастниками решения вопросов думают, сопоставляют, делают выводы из услышанного, приходят к убеждению о правильности решения вопроса, находятся в постоянном процессе «помышления» и в конечном счёте соавторами в решении проблемных вопросов и задач. Следует обосновывать важность рассматриваемого учебного вопроса. Основные положения давать под запись в конспект.

Необходимо сделать выводы по материалу занятия, подвести итог занятия, ответить на вопросы учащихся. Дать задание для самостоятельной работы.

I. ВВОДНАЯ ЧАСТЬ

Этика – это нормы поведения человека во взаимоотношениях с другими людьми, основанные на их взаимном уважении.

По сути дела, Правила дорожного движения – это нормы поведения участников дорожного движения. Практически все пункты Правил дорожного движения предусматривают уважительное отношение ко всем без исключения участникам дорожного движения: пешеходам, пассажирам, велосипедистам, водителям других транспортных средств.

В Правилах дорожного движения четко определены обязанности для каждой категории участников дорожного движения. Но вместе с тем, у всех есть общее правило – быть взаимно предупредительными. Что это означает? Если каждый будет выполнять предписанные правила и, тем самым, не мешать другим участникам движения, то все будут взаимно предупредительными. Например, водитель поворачивает на перекрестке, впереди пешеходный переход, по которому идет пешеход, и водитель пропускает его. Или пешеход, видя, что машина уже близко, не бросается ей наперерез, а пропускает машину. Это и есть предупредительность.

Настоящий водитель вежлив и воспитан: он не будет крутить пальцем у виска и выкрикивать в адрес зазевавшегося пешехода ругательства. Нельзя считать хорошим, надежным водителем человека, наделенного такими чертами, как агрессивность, неуравновешенность, недоброжелательность, невежливость, высокомерие, пренебрежительное отношение к мнению окружающих и неумение обдумывать последствия своих слов и поступков.

Неуступчивое, грубое поведение участников движения опасно для всех. Наоборот, доброжелательное и предупредительное отношение друг к другу создает благоприятную, спокойную обстановку на дороге. Без уважительного и вежливого отношения друг к другу всех участников движения безопасность на дороге невозможна. Водитель должен помнить, что пешеход перед автомобилем беззащитен. Но и пешеходу не следует забывать, что возможности водителя не безграничны.

Если возникла опасная ситуация на дороге по вине другого водителя (или пешехода), будьте великодушны, не дайте ей перерасти в дорожно-транспортное происшествие, не стремитесь отомстить. Не размахивайте руками, не стучите демонстративно себя по лбу и не крутите пальцем у виска. На такие, в общем-то, безобидные действия может последовать неадекватная реакция другого водителя и его пассажиров. Если опасная ситуация возникла по вашей вине, покажите жестом другому водителю, что вы все поняли и приносите свои извинения. Если же конфликт все-таки возник, и вас вынуждают остановить машину для разбирательства, вы можете не останавливаться. Водитель обязан остановиться только при совершении дорожно-транспортного происшествия.

Никто не в состоянии предусмотреть все ситуации на дороге. Но в большинстве случаев от участников дорожного движения требуется лишь выполнение узаконенных Правилами действий. Если бы все водители и пешеходы были взаимно вежливы и предупредительны, то многих трагедий удалось бы избежать. Необходимо выработать цели при обучении управле-

нием транспортными средствами, а именно:

- выработать у начинающего водителя чёткую систему управления автомобилем
- научить его быть уверенным в сложной обстановке, привить умение правильно действовать в критических и аварийных ситуациях
- преодолеть страх и скованность за рулём
- привить чёткие знания основ правил дорожного движения
- привить основные навыки самостоятельного ориентирования в мегаполисе
- дать элементарные знания по устройству и эксплуатации автомобиля
- добиться взаимного уважения между водителями, водителями и пешеходами
- противостоять агрессии на дорогах
- в конечном итоге – повысить уровень безопасности на дорогах

Культура водителя и пешехода – часть общей культуры человека, то есть его общественного, нравственного и умственного развития. Человека вежливого, доброжелательного, относящегося с уважением и предупредительностью к окружающим, трудно представить в роли нарушителя Правил дорожного движения.

Только вежливый, предусмотрительный участник дорожного движения вправе рассчитывать на уважительное отношение к себе других участников движения. Только в обстановке взаимоуважения можно добиться уменьшения количества дорожно-транспортных происшествий!

II. ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ

1. Основные мотивы достижения безопасного движения на дорогах

В соответствии с требованиями профессиональных стандартов обучиться управлению транспортным средством – значит приобрести определенные навыки и знания.

Перечислим их:

1) **знания об общем устройстве** и технической эксплуатации транспортного средства;

2) **навыки:**

- безопасной технической **эксплуатации** транспортного средства;
- **действия органами управления** транспортного средства;
- **маневрирования** транспортным средством, определение габаритов транспортного средства;
- **применения на практике** Правил дорожного движения;
- безопасного **управления** транспортным средством в различных дорожных ситуациях;
- **наблюдения за обстановкой** на дороге и прогнозирования развития дорожной ситуации;
- **формирования безопасного пространства** вокруг управляемого транспортного средства;
- эффективного **взаимодействия** с другими участниками дорожного движения.

Рассмотрим, в чем состоит сущность мотивации достижения успеха и что нужно делать, чтобы избежать неудач на дорогах

Мотив – это то, ради чего человек хочет добиться поставленной цели. Воля тесно связана с чувствами и мыслями человека. Волевые действия всегда связаны с преодолением внутренних или внешних препятствий, т. е. с проявлением волевого усилия, направляемого на достижение поставленной цели.

Во всяком волевом действии необходимо выделить подготовительный период, во время которого человек внутренне готовится себя к совершению волевого действия. Этот период характеризуется двумя моментами: *борьбой мотивов* и *решением*. Если выполнение задачи для человека не является обязательным, то в подготовительном периоде он оценивает значение каждого из мотивов, представляет себе возможные последствия при выборе того или иного мотива и только тогда приходит к окончательному решению. Например, водитель постоянно решает вопросы: обгонять впереди идущий автомобиль или не обгонять, уменьшить скорость перед большим поворотом дороги или не уменьшать, преодолеть подъем «с ходу» или переключить на низкую передачу и т. д. Иногда обстоятельства требуют мгновенного решения.

Борьба мотивов всегда должна заканчиваться решением, но оно является лишь толчком к действию. В волевом акте человека наиболее важное значение имеет исполнение принятого решения. Если решение не твердо, то действие может не последовать. При выполнении при-

нятого решения могут неожиданно возникнуть трудности. Умение преодолевать их и будет характеризовать силу воли человека.

Толчком к деятельности, к учёбе могут стать в разной степени и желание достичь успеха, и страх перед неудачей. На этом основании возникли два типа мотивации – **мотивация успеха** и **мотивация боязни неудачи** (табл. 1 и 2).

Таблица 1

Характеристика мотивации

Признаки	Типы мотивации	
	МУ*	МБН**
Мотив к деятельности	Желание достичь успеха	Страх перед неудачей
Характер мотивации	Положительный	Отрицательный
Направленность действий	На достижение конструктивных, положительных результатов	На избежание порицания, наказания. Ожидание неприятных последствий
Личностная активность	Зависит от потребности в достижении успеха	Страх перед возможной неудачей, стремление избежать неудачи, а не добиться успеха



Рис. 1.

* МУ – мотивация успеха,

** МБН – мотивация боязни неудачи

Мотивации для разных типов личности

№	Тип МУ	Тип МБН
1.	Личности обычно активны, инициативны; ищут способы преодоления препятствий, если они встречаются.	Личности малоинициативны, избегают ответственных заданий, изыскивают причины отказа от них
2.	Продуктивность деятельности и степень её активности в меньшей степени зависят от внешнего контроля.	Продуктивность деятельности и степень её активности в большей степени зависят от внешнего контроля.
3.	Настойчивость в достижении цели.	Не проявляют настойчивости в достижении цели.
4.	Склонны планировать своё будущее на большие промежутки времени	Склонны планировать своё будущее на короткие сроки.
5.	Предпочитают брать на себя средние по трудности или же слегка завышенные, хоть и выполняемые обязательства. Ставят перед собой реально достижимые цели. Если рискуют, то расчётливо.	Ставят перед собой неоправданно завышенные цели (плохо оценивают свои возможности). В других случаях, напротив выбирают лёгкие задания, не требующие, особых трудовых затрат
6.	Достигают суммарный существенно отличный успех при соответствующих обязательствах	Достигают успех от незначительных достижений (при заниженных обязательствах) или от случайного везения (при завышенных обязательствах)
7.	Эффект Б.В. Зейгарник выражен в значительной степени.	Эффект Б.В.Зейгарник выражен в малой степени.
8.	Склонны к переоценке своих неудач в свете достигнутых успехов.	Склонны к переоценке своих успехов в свете неудач, что объясняется эффектом контроля ожиданий.
9.	При выполнении заданий проблемного характера, в условиях дефицита времени, результативность деятельности, как правило, улучшается.	При выполнении заданий проблемного характера, в условиях дефицита времени, результативность деятельности ухудшается.
10.	Склонность к восприятию и переживанию времени как целенаправленного и быстрого, а не бесцельно текущего.	Склонность к восприятию и переживанию времени как бесцельно текущего.
11.	Привлекательность задачи возрастает пропорционально её сложности. Особенно это проявляется на примере добровольных, а не навязанных извне обязательств. В случае же неудачного выполнения такого навязанного задания его привлекательность остаётся на прежнем уровне.	Привлекательность задания снижается в случае неудачи его выполнения. Это происходит независимо от того, навязано ли задание извне или выбрано самим субъектом. В количественном отношении снижение привлекательности во втором случае (выбрал сам) может быть менее выражено, чем в первом случае (навязано кем-то).

Мотивация — побуждение к действию; динамический процесс психофизиологического плана, управляющий поведением человека, определяющий его направленность, организованность, активность и устойчивость; способность человека деятельно удовлетворять свои потребности.

Мотивация достижения (успеха) связана с потребностью индивида добиваться успехов в деятельности и избегать неудач.

Диагностика мотивации. *Метод наблюдения* – самый оптимальный метод, т.к. он позволяет педагогу следить за поведением и деятельностью учащегося в жизненных различных и учебных ситуациях, подвергать свои наблюдения глубокому психолого-педагогическому анализу.

Для обучения водителей и профилактики аварийных ситуаций важно установить ос-

новые механизмы возникновения происшествий и причины ошибочных действий водителей, квалифицируемых как нарушение ПДД.

Важное значение для автомобилиста имеет понятие «риск». Применительно к деятельности водителя понятие риска обычно рассматривают в трех взаимосвязанных значениях.

1) *Риск* – это мера ожидаемого неблагоприятия при неуспехе в деятельности водителя. Среднестатистический риск дает общее представление об опасности профессии. Конкретное значение риска существенно различается по видам и условиям перевозок в большой степени зависит от поведения водителя, от принимаемого им уровня риска.

2) *Риск* – это действие, в том или ином отношении грозящее водителю возникновением дорожно-транспортного происшествия. Почему водители предпринимают такие действия, которые приводят к ДТП, как при этом оценивают степень риска, какой уровень риска считают для себя приемлемым?

Основные виды действий водителей, связанные с этим риском:

– во время поездки либо водитель, либо транспортное средство, либо дорога находятся в опасном состоянии;

– рабочий риск, т.е. стиль управления, связанный с повышенной скоростью, недостатком дистанции до лидера, малыми интервалами и т.д.

3) *Риск* – это ситуация выбора между двумя вариантами действия: более привлекательным, но менее надежным и менее привлекательным, но более надежным. Например, водитель выбирает более короткий (привлекательный с точки зрения экономии времени) маршрут, но более опасный.

Склонность к риску – это один из показателей социально-психологической устойчивости человека. В сочетании с мотивами деятельности она оказывает решающее влияние на уровень риска, принимаемый водителем. Если мотивы деятельности водителя могут быть различными, то склонность к риску в значительной мере индивидуальна. Склонность к риску может быть выявлена при помощи методов психологического тестирования.

«Приемлемый» для водителя уровень риска, связанный с его уровнем ответственности и дисциплины и проявляемый в навыках поведения в дорожном движении, может оказываться неадекватным (несоответствующим) его техническому мастерству и дорожно-транспортной ситуации. Водители, обладающие такой негативной чертой поведения, как повышенная склонность к риску, часто проявляют эту особенность неоправданными обгонами, резкими маневрами и перестроениями. Для них характерна повышенная скорость при управлении транспортным средством, недостаточные дистанция и интервал движения.

Водитель должен постоянно контролировать свое поведение в дорожном движении. Если он замечает, что регулярно в течение определенного времени он становится виновником опасных ситуаций, то следует или пересмотреть свое поведение или отказаться от профессии водителя, поскольку он подвергает опасности жизнь и здоровье многих людей.

Как определить степень опасности ситуации, возникшей на дороге из-за рискованного поведения водителя? Водитель сам это может сделать по своим субъективным ощущениям. Всем водителям хорошо известно чувство страха в опасной ситуации, связанное с импуль-

сивным повышением количества адреналина в крови. При этом возникает кратковременное учащенное сердцебиение, потливость, ощущение жара или холода. Водитель испытывает сложный спектр эмоций от недовольства собой до неприязни, и даже агрессии по отношению к другим участникам движения, чувство страха и ощущение своей уязвимости по сравнению с другими водителями и т. п. При этом он теряет присутствие духа, становится невнимательным, забывает, что надо делать, т.е. не способен к выполнению даже простых действий. Хуже всего, что при этом развивается как бы цепная реакция ошибок и опасных ситуаций, вводящих водителя во все более и более напряженное и неустойчивое состояние.

Однако если водитель имеет навыки управления в опасных ситуациях и автоматически производит правильные действия, чтобы выйти из ситуации или ситуация сама по себе исправляется и водитель это осознает, то стрессовая реакция организма блокируется и вступают в действие механизмы, ограничивающие стресс и сопровождаемые выходом в кровь других гормонов, в том числе эндогенных (внутренних) опиатов. Последние повышают работоспособность, усиливают внимание, возвращают способность к правильной оценке обстановки и к адекватным действиям. Эти вещества вызывают также легкую эйфорию, т. е. ощущение, которое ошибочно называют удовольствием от «дозы адреналина».

Для водителей, склонных к риску, характерно стремление сознательно идти на обострение в ситуациях взаимодействия с другими участниками движения. Главное, что отличает таких водителей, это сознательное или безотчетное желание испытать риск и получить ту самую дозу адреналина.

Водитель, склонный к риску, постепенно повышает его уровень. Если раньше в подобной ситуации он испытывал желанную встряску, то теперь он воспринимает опасность как должное и обычное. Такая девальвация уровня приемлемого риска ведет водителя к дорожно-транспортному происшествию. Исследования показывают, что на 1000 конфликтных ситуаций, в которых удалось избежать ДТП только благодаря экстренным действиям водителя, и вызывающих у последнего кратковременный стресс, приходится одно ДТП.

С другой стороны, следует признать, что у водителя чаще рискующего в дорожном движении вырабатываются относительно более эффективные навыки управления автомобилем. Это позволяет ему справиться с возрастающей сложностью дорожно-транспортных ситуаций. Но вместе с ростом сложности ситуаций быстрее растет и риск вовлечения водителя в ДТП. Исследования ученых неоднократно показали, что рискованный стиль вождения, прежде всего выражающийся в повышенной скорости и обгонах, закономерно ведет чаще к ДТП.

С понятием риска связано понятие «конфликтная ситуация». **Конфликтной ситуацией** считают такую дорожно-транспортную ситуацию, при которой действия одного из участников движения или другие факторы дорожной обстановки требуют действий других участников движения, направленных на предотвращение инцидента, не связанных с целью движения и не вызванных организацией дорожного движения. О мере конфликтности или риска дорожно-транспортной ситуации судят по интенсивности предупредительных действий, а также по величине изменений параметров движения при этом транспортных средств, таких, как

скорость, ускорение, замедление, траектория (смена полосы, изменения дистанции, интервала).

Типичные дорожно-транспортные происшествия, связанные со склонностью водителя к риску, чаще всего возникают в условиях взаимодействия участников движения при обгонах, объездах, маневрировании, проезде перекрестков.

Рассмотрим наиболее распространенные модели поведения водителей.

Недооценка опасности, наряду со склонностью к риску, является одной из устойчивых поведенческих характеристик водителя, приводящих к ДТП. Оценивая дорожную обстановку, водитель в силу накопленного опыта, имеющихся знаний прогнозирует развитие дорожно-транспортных ситуаций (ДТС). Каждой типичной ДТС соответствует некоторый объективный уровень опасности, измеряемый частотой перерастания ДТС в инцидент или ДТП. Оценка водителя всегда субъективна. Рассогласование субъективной оценки и объективной опасности приводит к неадекватным действиям водителей.

Если чересчур осторожный водитель делает много лишних торможений, то водитель, недооценивающий опасность, всегда неосознанно (в отличие от водителя, склонного к риску) совершает рискованные манеры, либо не предпринимает необходимых предупредительных действий в условиях высокого потенциального риска опасного развития ДТС.

Каково же взаимоотношение между необходимым временем приобретения навыков прогнозирования ДТС с риском вовлечения в ДТП? На эти вопросы будет дан ответ в разделе, посвященном особенностям процесса развития профессионального мастерства.

Субъективная оценка риска является центральным понятием при выборе стиля поведения в дорожно-транспортных ситуациях. Субъективная оценка риска зависит, с одной стороны, от субъективной вероятности определенного события и, с другой стороны, от степени субъективной значимости этого события для участника дорожного движения.

Термин «субъективная оценка риска» вместо «субъективный риск» применяется для того, чтобы использовать его в тех обстоятельствах, когда субъективный риск равен нулю, в отличие от таких концепций, согласно которым участник движения действует на уровне определенной степени субъективного риска.

В нормальной обстановке (нормальное поведение) участник движения решает задачи, которые не связаны с субъективным риском. Как только активизируется субъективная оценка риска, посредством принятия определенных решений могут осуществляться изменения в поведении, способствующие устранению чувства опасности. Появляется **ложное чувство безопасности**.

В качестве причин этого явления называются следующие:

- восприятие и опознание (переоценка значений скорости, недооценка своих возможностей, переоценка собственных водительских способностей, игнорирование отрицательных примеров дорожного поведения);
- снижение чувства опасности при переоценке опыта вождения;
- кажущаяся простота вождения, подменяемая понятием управления;
- меньшее чувство опасности для некоторых людей в роли водителя за рулем, чем в ро-

ли пассажира;

- малый набор концептуальных моделей (воображений и представлений) будущих условий движения;
- неэффективный контроль органов дорожной инспекции;
- отрицательные последствия обучения только в «щадящих» условиях;
- недооценка значимости транспортных проблем со стороны общественного мнения;
- преобладание мотивов в поведении на дороге, не относящихся к дорожному движению.

Со стилем вождения связан механизм формирования привычки. **Привычка** – это сложившийся способ поведения, который является необходимостью для человека в определённой ситуации. Это необходимость выполнения определенных действий в определённой ситуации. На формирование привычки оказывают влияние некоторые аспекты.

1) *Психологический аспект*: Привычка формируется в процессе многократного выполнения действия на той стадии его освоения, когда при его исполнении уже не возникает трудностей волевого или познавательного характера. Речь идёт о уменьшении остроты реагирования на раздражитель, который вызывает эмоционально положительные состояния в период реализации привычки и, напротив, рождает отрицательные переживания в обстоятельствах, мешающих её осуществлению. Однажды выработанная, привычка часто сохраняется и после устранения факторов, приведших к её развитию. Поведенческая психология основывается на убеждении, что одни привычки могут быть заменены другими.

2) *Физиологический аспект*. Привычка есть не что иное, как образование в мозговых структурах устойчивых нервных связей, отличающихся повышенной готовностью к функционированию. Система таких нервных связей служит основой более или менее сложных форм поведенческих актов, которые И.П. Павлов называл динамическими стереотипами. В комплекс нервных структур, обеспечивающих привычный образ действий, как правило, включаются и механизмы эмоционального реагирования, который уже является психологическим аспектом формирования привычки.

В науке не существует единого общепринятого определения понятия «привычка», разные словари приводят разные толкования. Но все словарные дефиниции выделяют такие характеристики привычки:

- привычка – побуждение совершать действие, закрепившееся в поведении человека;
- привычка формируется при многократном повторении действия.

Ценности, выраженные в форме нормативных представлений (установки, императивы, запреты, цели, проекты), выступают ориентирами деятельности человека. Ценности, объективные и непреходящие для культуры всего общества, для конкретного человека приобретают субъективный смысл только после соприкосновения с ними. Именно когда речь идет об осознанности, отрефлексированности наиболее общих смысловых образований, которые становятся значимыми и важными для человека, уместно говорить о личностных ценностях. **Личностные ценности** – это осознанные и принятые человеком общие компоненты смысла его жизни. Личностные ценности должны быть обеспечены смысловым, эмоционально пе-

реживаемым, задевающим личность отношением к жизни. Ценностью можно назвать то, что обладает особой важностью для человека, то, что он готов оберегать и защищать от посягательств и разрушения со стороны других людей. Личностные ценности есть у каждого человека. Среди этих ценностей как уникальные, характерные только для данного индивида, так и ценности, которые объединяют его с определенной категорией людей. Например, свобода творчества, инновационные идеи, уважение интеллектуальной собственности характерны для творческих людей. Есть ценности, которые важны для всех людей и имеют общечеловеческое значение – например, мир, свобода, благополучие близких, уважение и любовь. Наличие общих ценностей помогает людям понимать друг друга, сотрудничать, оказывать помощь и поддержку. Отсутствие общих ценностей (объективное или субъективное) или противоречие ценностей разделяет людей по группам, превращает их в оппонентов, соперников и противников. Изучение ценностей занимает важное место, поскольку ценности являются такими индивидуальными особенностями, которые влияют на установки, отношения, восприятие, потребности и стремления людей. Родители, друзья, учителя, социальные группы могут влиять на формирование индивидуальных ценностей человека. Иерархическая система ценностей личности формируется в процессе обучения и приобретения жизненного опыта под воздействием сложившихся культурных условий. Так как процесс обучения и накопления опыта у каждого свой, то различия в составе и иерархии системы ценностей неизбежны.

Ценности каждой группы формируются на основе ценностей общезначимых, модифицированных (в процессе выработки определённого отношения к социальным явлениям) под групповые интересы (групповой эгоизм). На формирование этих ценностей определяющее значение оказывают также место данной группы в системе общественных отношений, её опыт в организации определённой деятельности. Примеры групповых ценностей – ценности возрастные, национальные, половые, религиозные. Ценности групповые выступают ориентирами (являются реальными причинами) группового поведения.

Личные ценности имеют большое значение для водителя, потому что его деятельность непосредственно связана с людьми, с ответственностью за их жизнь и здоровье. Водитель каждый день вступает в общение, и от его поведения зависит обстановка на дороге.

Темперамент определяет уровень общей способности человека к активности, энергию, ритм жизни, эмоциональность. Со времен Гиппократов выделяют 4 основных типа темперамента: сангвиник, холерик, меланхолик и флегматик.

Темперамент отличается большой стойкостью. Однако он может корректироваться под влиянием жизненных ситуаций и воспитания, которое может помочь преодолеть отрицательные черты и усилить положительные. Особенности темпераментов по-разному сказываются на работоспособности водителя и его утомляемости. Так, сангвиники, как правило, являются надежными, хорошими водителями, но порой они переоценивают свои возможности, легко отвлекаются, требуют повышенного контроля в работе. Холерики, для которых характерна высокая степень эмоциональной возбудимости, при управлении автомобилем будут утомляться сильнее флегматиков, которым свойственно спокойное отношение к делу. К тому

же холерики недостаточно усидчивы, невыдержанны, а бессистемность в работе снижает их качества как водителя, особенно в дальних поездках. Спокойствие, уравновешенность флегматиков благоприятны для управления автомобилем, однако не в сложной дорожной обстановке, так как их действия и решения обычно замедленны. Для меланхоликов типичны колебания, нерешительность и другие особенности, которые отрицательно сказываются при управлении автомобилем. Однако чаще всего в аварии попадают водители с чрезмерно высокой эмоциональной возбудимостью.

Необходимо отметить, что чистые темпераменты почти не встречаются, в жизни мы общаемся с людьми, у которых наблюдается сочетание отдельных черт различных типов.

Многие специалисты считают, что для формирования у начинающего водителя высокой эмоционально-волевой устойчивости необходимо проводить его обучение в условиях реальной дорожной обстановки с определенной, разумной степенью опасности, контролируемой инструктором. Это позволит выработать оперативные качества и навыки водителя, обеспечивающие высокий уровень готовности к действиям при неожиданно возникающих критических ситуациях, разовьет способность в условиях ограниченного времени и в состоянии эмоционального напряжения быстро и точно реагировать на неожиданно возникающие изменения дорожно-транспортной обстановки, принимать правильные решения и своевременно выполнять правильные действия.

Негативное научение (привыкание) – форма научения, которая заключается в устойчивом ослаблении реакции на раздражитель вследствие его многократного предъявления, не сопровождающегося подкреплением. Это простейшая форма научения, которая служит для развития более сложных форм. Негативное научение – это не результат утомления или адаптации, а научение не реагировать, подавлять незначимую реакцию. Выраженность привыкания зависит от специфичности (в том числе биологической значимости) стимула, частоты его предъявления, силы раздражения и общего состояния организма.

Наиболее характерный пример негативного научения – угашение ориентировочного рефлекса. Считают, что он возникает не на сам раздражитель, а в результате сличения его с образами предшествующих раздражителей, хранящихся в памяти. Если наличный раздражитель совпадает со следом, реакция не возникает и наоборот: чем сильнее несоответствие, тем более явно выражена реакция. В процессе привыкания создается и конкретизируется новый образ раздражителя – *нервная модель стимула*, и при последующем его предъявлении ориентировочная реакция слабеет по мере уточнения характеристик раздражителя. Таким образом, в негативном научении выделяются два процесса: повышение чувствительности к данному стимулу, облегчающее его узнавание, и торможение возможных реакций.

Социальная роль - это система ожидаемого поведения, которое определяется нормативными обязанностями и соответствующими этим обязанностям правами.

Нормативные требования, связанные с социальной ролью, как правило, более или менее известны участникам ролевого взаимодействия, поэтому порождают определенные ролевые ожидания: все участники ожидают друг от друга поведения, вписывающегося в контекст данных социальных ролей. Благодаря этому социальное поведение людей становится в зна-

чительной степени предсказуемым.

Социальное взаимодействие — система взаимообусловленных социальных действий, связанных циклической зависимостью, при которой действие одного субъекта является одновременно причиной и следствием ответных действий других субъектов.

Взаимодействие с социальной средой человек строит в процессе своей деятельности, его поведение как системы может быть реактивным (полное подчинение окружающей среде), адаптивное (приспособление к окружающей среде), активном (изменение, преобразование окружающей среды). В реальной жизни личность взаимодействует с социальной средой на основе комплексного применения всех основных типов поведения, соотносясь с ее изменениями, с ее активностью.

Социальное давление — психологическое воздействие коллектива на характер поведения членов группы и приводящее их личные привычки, установки, ценности и нормы поведения в соответствие с групповыми. Примерами таких групп являются объединения с формальным членством (политические партии, профсоюзы) или неформальные группировки, в частности, в среде подростков (одноклассников, однокурсников, одноклассников). Социальное давление не зависит от желания личности принадлежать к той или иной группе и может проявляться по-разному, в том числе, толкать на поступки, которые в норме люди не совершают, например, курить, принимать наркотики, вступать в сексуальные отношения, жениться, поступать на работу, заводить детей, покупать ненужные вещи, в том числе дорогостоящие и т.д.

Реклама использует методы воздействия на человека для повышения собственной эффективности. Покупку мы совершаем, подчиняясь некому импульсу: колеблемся, колеблемся — и вдруг покупаем. Продуманная реклама способствует скорейшему проявлению такого импульса. Использование существующих стереотипов — рекламная технология, всегда выручающая рекламиста.

В основе любых рекламных технологий лежит манипулирование покупательским поведением. Манипулирование всегда осуществляется неявно, латентно. Самое важное заключается в том, чтобы сделанный нами выбор нам казался собственным решением, обоснованным и взвешенным.

Специалисты говорят о нескольких стадиях манипулирования сознанием. ценности с целью их абсолютного изменения вплоть до противоположных.

Сознанием человека управляет телевидение, СМИ, кинематограф, таким образом, можно манипулировать не одним человеком, а целым обществом. И такой метод воздействия на граждан является самым надежным и качественным. Сначала, определив устойчивые стереотипы, проведя мотивационный анализ, выявив существующие в обществе ценности, манипулятор пытается подчеркнуть, углубить их. Затем вносятся практически незаметные, но весьма значимые элементы, которые начинают исподволь влиять на наше восприятие данного события. И, наконец, глубинное влияние на наши жизненные ценности с целью их абсолютного изменения вплоть до противоположных.

Существует множество методов манипуляции массовым сознанием. Например, такие

методы, как *дробление* и *локализация*. Когда, например, самый интересный материал журнала разделен на несколько частей, которые разбросаны по всему номеру. Таким образом, читатель вынужден просматривать весь журнал, в том числе и рекламные вкладки. В телефильме рекламные вкладки постоянно перебивают сюжет на самом интересном месте, но так как зритель стремится увидеть развязку, он вынужден смотреть и рекламу.

Эффективен и прост метод манипулирования, особенно в политической рекламе, когда тщательно подобранные слухи, разбавленные между собой не связанными и малозначимыми фрагментами правды, преподнесенные на фоне туманных рассуждений неких «экспертов» из малоизвестных исследовательских институтов, выдаются за аргументированный и глубокий анализ ситуации. В принципе все способы манипулирования сознанием направлены на то, чтобы добиться нейтрализации действия критического анализа информации целевой аудитории.

В теории и практике деятельности водителя автотранспортного средства информация является одним из самых влиятельных факторов. На водителя может влиять не только информация, которая регламентирует автотранспортное движение, а также любая другая информация. Обязательная информация, которая регулирует дорожное движение через визуальный канал восприятия, может быть статической (дорожные знаки, реклама, дорожная разметка, дорожное оборудование, приборная шкала) или динамической (светофор, регулятор, проблесковый маячок синего или красного цвета, движение по дороге различных видов транспорта и пешеходов). Аудиальное восприятие информации регулирования дорожного движения водителем обеспечивается разнообразными звуковыми сигналами (специальный звуковой сигнал, сигнал другого автомобиля).

На дороге не должно быть ничего лишнего. Дорожная реклама – насилие. Выискивая среди рекламы дорожные знаки – водитель невольно ее осматривает. Затерянные в рекламе знаки видятся с трудом, что неизбежно приводит к авариям и гибели людей. Инстинкт самосохранения подталкивает человека на обзор вокруг себя, что вынуждает изучающее осматривать и рекламу. Любопытство склоняет водителя к чтению рекламы, что отвлекает от дороги. Особенно опасна дорожная реклама для водителей-новичков, совершающих свои первые поездки. Дорожная реклама очень опасна и опытным водителям, делающим первые поездки в новой местности. Даже водителям-профессионалам, научившимся хорошо отделять дорожную рекламу от необходимой информации, она добавляет усталость и оказывает вредное воздействие на психику. Чем больше вокруг информации, тем сложнее ее оценивать. Дорожная реклама, превращая дорогу в информационный источник, а то и вовсе развлечение – уводит участников движения от серьезного настроения.

2. Этические нормы и ответственность водителя

Надежность водителя в значительной степени зависит от таких его нравственных качеств, как дисциплинированность, чувство ответственности, коллективизм. Трудолюбие, чуткое отношение к людям, скромность – эти качества обычно присущи хорошим и надеж-

ным водителям. Отсутствие интереса к работе, эгоизм, грубость и бесцеремонное отношение к окружающим людям, неуважительное отношение к правопорядку – эти качества недисциплинированного водителя.

Недисциплинированность водителя чаще всего проявляется в игнорировании требований Правил дорожного движения. Водитель должен заботиться не только о личной безопасности, но и о безопасности других участников движения. Нужно не только строго соблюдать Правила, но и следить за действиями других участников движения. При виде ошибок, допущенных пешеходом или другими водителями, нужно сделать все возможное, чтобы предотвратить ДТП. Очень важна взаимная предупредительность участников движения, отсутствие которой связано не только с нарушением Правил, но и свидетельствует об отсутствии или недостатках воспитания, что характерно для многих водителей. Например, водители многих городов, выполняя поворот, игнорируют требования пропустить пешеходов, находящихся на пешеходных переходах. Нередки случаи, когда водитель, вынужденный пропустить пешеходов, допускает грубые окрики, пугает их звуковым сигналом или подъезжает вплотную. Вежливый водитель всегда считается с другими участниками движения при выборе приемов вождения, владеет собой, старается по возможности избегать осложнений, а при возникновении их пытается разрешить ситуацию безопасным путем. Вежливый водитель – это, прежде всего, думающий и внимательный водитель.

Этика водителя — это нормы поведения, мораль, совокупность нравственных правил водителя. Проявляя за рулем свое раздражение, озлобленность, дурное настроение, люди создают опасные дорожные ситуации, результатом которых становятся трагические последствия. **Именно поэтому**, крайне важно соблюдение элементарных правил этики по отношению к другим участникам движения

Нельзя считать хорошим, надежным водителем человека, наделенного такими чертами, как агрессивность, неуравновешенность, недоброжелательность, невежливость, высокомерие, пренебрежительное отношение к мнению окружающих и неумение обдумывать последствия своих слов и поступков.

Любое из этих неприемлемых качеств, при определенных обстоятельствах, может привести к беде. Например, под воздействием агрессивности водитель совершает множество опасных действий: легко «заражается» повышенной скоростью обгоняющей машины, пытается обойти «обидчика» любой ценой. А когда надо уступить дорогу участнику движения, имеющему преимущество, вопреки здравому смыслу пытается проскочить. Попав на одну полосу с транспортным средством, которое, по его мнению, движется недостаточно быстро, сердится и обгоняет, даже если обгон запрещен. Увидев приближающееся к перекрестку транспортное средство, которое может помешать ему, он не снижает, а наоборот, прибавляет скорость.

Дорога не терпит резких маневров. Внезапное ускорение, торможение или перестроение всегда бывает неожиданным для других участников дорожного движения. Состязательность, присущая спорту, недопустима на дороге. Неуступчивое, грубое поведение участников движения опасно для всех. Наоборот, доброжелательное и предупредительное отноше-

ние друг к другу создает благоприятную, спокойную обстановку на дороге. Без уважительного и вежливого отношения друг к другу всех участников движения безопасность на дороге невозможна.

Исследования отечественных специалистов и опыт зарубежных стран с низким уровнем дорожно-транспортных происшествий приводят к однозначному выводу: только личная дисциплинированность пешеходов и водителей гарантируют уменьшению количества жертв на дорогах. Дисциплина зависит, в первую очередь, от общего воспитания человека, от его культуры. Культура водителя и пешехода – часть общей культуры человека, то есть его общественного, нравственного и умственного развития. Человека вежливого, доброжелательного, относящегося с уважением и предупредительностью к окружающим, трудно представить в роли нарушителя Правил дорожного движения.

Этика складывается из следующих нравственных отношений:

- уважительное отношение ко всем участникам движения;
- предупредительный, вежливый стиль езды;
- оптимальный стиль, характеризуемый плавным троганием, перестроением и торможением, своевременной подачей предупредительных сигналов;
- недопустимо мщение за ошибки и раздражение по любому поводу и без него;
- помощь другим водителям;
- ответственность за рядом сидящих пассажиров;
- бдительность по отношению к пешеходам;
- использование наиболее безопасных приемов управления своим транспортным средством;
- садиться за руль только в трезвом состоянии;
- следить за техническим состоянием и внешним видом своего транспортного средства.

Находясь за рулем, водитель должен придерживаться таких правил этики:

– Паркуясь, нужно помнить о других. В этом правиле заложено уважительное отношение к тем, кто проезжает мимо и кому тоже может потребоваться остановиться. Нужно стараться занять меньше места на дороге.

– Следует соблюдать рядность. Это приводит к эффективному использованию площади дороги. Когда один автомобиль при движении одной стороной находится в одном ряду, а другой – в соседнем, он занимает площадь, на которой могли бы разместиться два автомобиля, т.е. мешает более быстрым машинам опередить его, заставляет их перестраиваться.

– При возможности следует помогать выехать на дорогу из боковых проездов. Плотный поток медленно течет мимо автомобиля, стоящего в боковом проезде в ожидании разрыва в потоке. И это может занять достаточно много времени. А если автомобиль в первом ряду притормозит на несколько секунд, этого будет достаточно, чтобы ожидающий автомобиль встроился в поток.

– При возможности следует помогать обгонять. Обгоняемый видит то, чего не видит обгоняющий. Если дорога свободна, покажите это включением сигнала правого поворота, если нет, то предупреди включением левого поворота. На дороге с укрепленной обочиной

примите правее. В большей степени это негласное правило присуще водителям большегрузов, за которыми скапливаются очереди легковушек. Профессионал и просто доброжелательный водитель обязательно даст себя обогнать и поможет это сделать другим водителям.

– Информируйте других участников движения о своих маневрах заранее. Не перестраивайтесь резко и не затягивайте перестроение. И то и другое затрудняет понимание другими водителями ваших действий. Подавайте сигнал поворота заранее, а не тогда, когда до перекрестка остается пару метров и следующий за вами в прямом направлении водитель вынужден будет остановиться.

– При сужении дороги соблюдайте очередность проезда. В ряде стран при сужении дороги водители должны перестраиваться из двух рядов в один по очереди: один из правого ряда, другой из левого, в других не странах это неписаное правило.

– Включайте ближний свет в сумерках. Даже если он и не улучшит вам видимости дороги, то повысит видимость вашего автомобиля для других участников движения. Особенно это правило касается пешеходов.

– Переходите на ближний свет, когда дальний свет встречного автомобиля начинает слепить или когда водитель встречного автомобиля перейдет на ближний свет.

При одновременном приближении к вершине подъема со встречным автомобилем переходите на ближний свет чуть раньше, чем станут видны его фары. При следовании за автомобилем-лидером включайте ближний свет, чтобы не слепить водителя через зеркала заднего обзора. При обгоне включайте дальний свет в тот момент, когда поравняетесь с обгоняемым автомобилем. Если обгоняют вас, выключайте дальний свет, как только обгоняющий включит его. При остановке автомобиля перейдите на габаритный свет. Это улучшит видимость дороги водителями встречных автомобилей и будет для них сигналом о том, что ваш автомобиль стоит. Не оставляйте стоящий на обочине автомобиль с включенными фарами, это слепляет других водителей.

– Пропускайте пешеходов на нерегулируемых перекрестках и при поворотах на них. Этого требуют Правила дорожного движения.

Безопасность на дороге – ответственность водителя. Дорога не прощает ошибок. При вождении нужно быть предельно осторожным, соблюдая правила дорожного движения, всегда помнить, что каждый водитель не застрахован от ошибок, поэтому тут нужно быть предельно внимательным. Ошибка, допущенная другим водителем, может стоить здоровья (а иногда и жизни) именно.

Учитывайте фактор видимости на дороге. Часто снег или туман становятся причиной аварий. В таких погодных условиях нужно быть предельно осторожным. Особенно опасно в таких условиях движение на мосту, где обычно больше транспортных средств, а видимость хуже за счет испарений от воды.

Часто плохая видимость может быть из-за того, что вы курите за рулем. В этот момент притупляется ваше внимание, а задымленность в салоне может помешать вам разглядеть приближающуюся встречную машину или пешехода. Курить электронную сигареты не менее опасно, чем обычную, ведь электронные сигареты выпускают пар, и если вы не провет-

риваете салон, то окна запотеют, что также снизит видимость дороги.

Одним из важнейших условий безопасного управления — это прогнозирование дорожной ситуации. В процессе подготовки водителей особенно важно постоянно акцентировать внимание на прогноз и этику водителя.

Прогноз, как один из элементов оценки рисков, имеет 2 вида: *общий* (долгосрочный) и *местный* (краткосрочный).

Общий прогноз связан с выбором цели поездки, ее маршрутом, оценкой погодных и дорожных условий, планированием времени, средней скорости вождения, скорости на отдельных участках и т. п.

Местный, краткосрочный прогноз сопровождает водителя в процессе движения. У водителей, имеющих практический опыт, прогноз является составной частью автоматизма, а у начинающих водителей необходимо прививать это качество уже в процессе обучения. В самом начале практического обучения водитель уже должен учиться прогнозировать развитие дорожной ситуации в зависимости от сигналов светофора, плотности движения, при приближении к переходу видеть и понимать намерения пешеходов, обращать внимание на транспортное средство впереди, начинающее движение с обочины или края проезжей части и т. п.

Начинающий водитель должен учиться прогнозировать скрытые опасности (рис. 1)

Водитель «А», стремясь поскорее освободить перекресток, завершая левый поворот, при отсутствии пешеходов перед «Б», пересекает перекресток и увеличивает скорость. Но при этом он не видит пешехода, который, стремясь успеть перейти проезжую часть под зеленый сигнал светофора, неожиданно появляется на его пути из-за остановившегося перед перекрестком грузового автомобиля «Б». Такой ситуации могло и не возникнуть, если бы водитель перед повтором обратил свое внимание не только на встречный автомобиль, но и на пешехода, приближающегося к перекрестку по дороге, на которую он намеревался повернуть. Заметив пешехода раньше, он мог бы составить иной прогноз развития ситуации и тогда обстановка не сложилась бы так, что оба участника движения (пешеход и водитель) двигались на зеленый сигнал светофора и друг друга не видели.

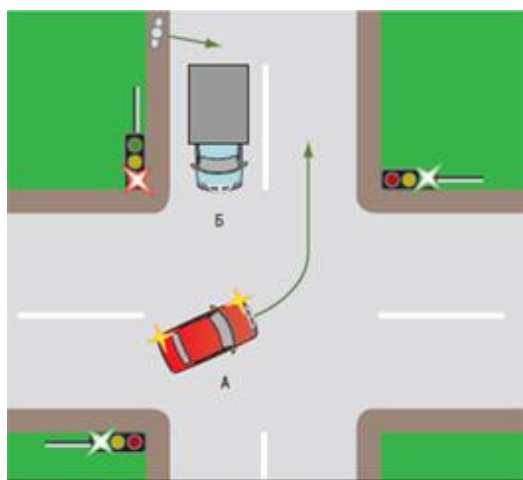


Рис. 1

Рис. 2. Типичная ситуация: скрытая опасность, возникающая на перекрестке.

Необходимость прогноза возникает уже на этапе теоретической подготовки при изучении ПДД. Например, есть некоторые различия в правилах проезда регулируемого и нерегулируемого пешеходных переходов: на регулируемых переходах действует принцип «всегда прав пешеход», а это дети, инвалиды, пожилые люди, мамы с колясками и т.п. На нерегулируемых переходах Правила «дублируют» безопасность, предъявляя требования и к пешеходам, и к водителям: пешеход может выйти на проезжую часть, только оценив расстояние и скорость приближающегося транспортного средства; водитель обязан уступить дорогу пешеходу, вступившему на переход. Чем же объясняются эти различия? Неодинаковыми условиями прогнозирования: регулируемый переход виден водителю издалека, благодаря светофору, а нерегулируемый может оказаться неожиданным, т.к. при наличии разметки «зебра» знак не всегда виден или установлен. Поэтому необходимо акцентировать внимание начинающих водителей на нерегулируемых переходах.

Дорожные знаки устанавливаются с учетом возможности прогноза и на этой основе принятия решения о режиме движения. Треугольные знаки из группы предупреждающих и приоритета устанавливаются заблаговременно, что позволяет водителю прогнозировать дорожную обстановку, предвидеть опасности впереди. Знак направления движения по полосам устанавливается за 50–150 м до перекрестка и дает возможность водителю выбрать нужную полосу до въезда на перекресток.

Ключевое требование Правил, обеспечивающее безопасность, связано с необходимостью прогнозирования дорожной ситуации: скорость надо выбирать такую, которая при возникновении предсказуемой опасности на дороге, позволит остановиться. Об этом требовании уместно напомнить при движении во дворах, при проезде пешеходных переходов, перекрестков.

Этика водителя неразрывно связана с прогнозированием и необходима как важный элемент безопасности. Под этикой водителя понимаем ситуацию в дорожном движении, когда водитель не использует преимущество, данное ему Правилами, чтобы помочь другим участникам движения. Да и простая человеческая вежливость воспитанного человека – неотъемлемая часть этики водителя. При современном уровне автомобилизации и интенсивности движения вежливость водителя – необходимый элемент сохранения самого факта движения. Ведь каждый водитель постоянно оказывается в противоположной ситуации: здесь у него преимущество, а тут он уступает дорогу. И поэтому вежливый водитель примет правее, когда его обгоняют, даст возможность другому выехать со двора, вне перекрестка перед ним повернуть налево, перестроиться перед собой, помогает неопытному водителю занять нужное положение на дороге и т. п. К этике водителя призывает и сам текст Правил. Термин «опасность для движения» побуждает к этике и даже юридически может сыграть роль в конфликте в конце полосы разгона (рис. 3).

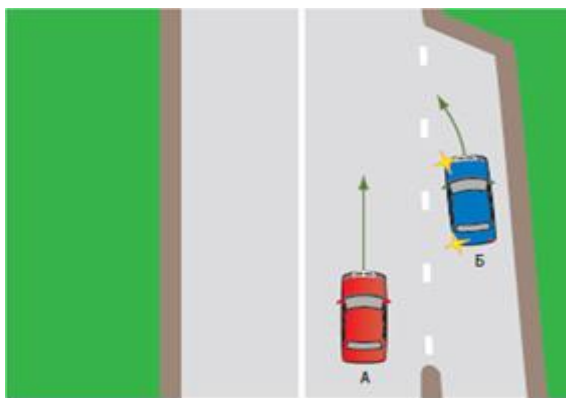


Рис. 2

Рис. 3

Водитель автомобиля «Б», находящийся на полосе разгона, не успел набрать скорость, чтобы перестроиться и не создавать проблем водителю автомобиля «А», имеющему преимущественное право на движение. Если водитель автомобиля «А» не обратит внимания на него и продолжит двигаться с той же скоростью, то создает угрозу возникновения ДТП, т.е. водитель автомобиля «А» создает опасность для движения.

Этику, как следствие прогноза, удобно показать на равнозначном перекрестке (рис. 4).

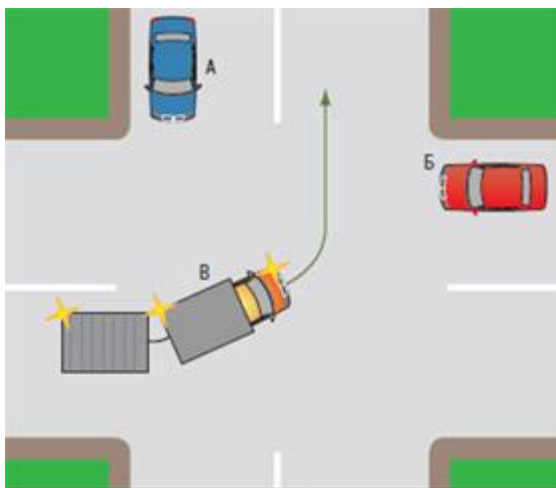


Рис. 3

Рис. 4.

Первым на перекресток въезжает «В» – длинномерное транспортное средство для поворота налево. Его водитель должен уступить дорогу автомобилю «Б» со встречного направления, а это создает затор на перекрестке. Водитель «Б», прогнозируя развитие ситуации, отдает свой приоритет водителю длинномерного транспортного средства, что исключает затор на перекрестке.

Но этика, вежливость водителя по отношению к одному участнику движения не должна ущемлять интересы других. К сожалению, бывает так, что бездумная этика, не связанная с прогнозом, приносит больше вреда, чем пользы и может привести к ДТП. В этом случае ее можно назвать вредной этикой. Приведем пример (рис. 5).

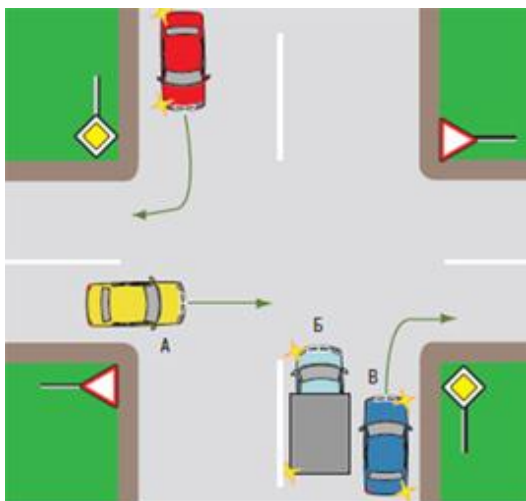


Рис. 4

Рис. 5.

На главной дороге было движение средней интенсивности. Водитель автомобиля «А» на второстепенной дороге долго не мог въехать на перекресток. Водитель газели «Б», двигаясь по левой части полосы главной дороги, решил проявить этику: пользуясь тем, что со встречного направления не было транспорта, он сделал знак водителю «А», чтобы тот проехал перед ним. В это время водитель автомобиля «В», пользуясь промежутком между «Б» и тротуаром, въехал туда и начал поворот направо. При этом он не видел «А», а тот не видел «В». Столкновения удалось избежать в последний момент, т.к. «В» успел затормозить. Аварийной ситуации удалось бы избежать, и этика была бы полезной, если бы газель заняла правую часть полосы.

Еще пример того, когда решение об этике (отказе от приоритета) должно быть обдумано (рис. 6).

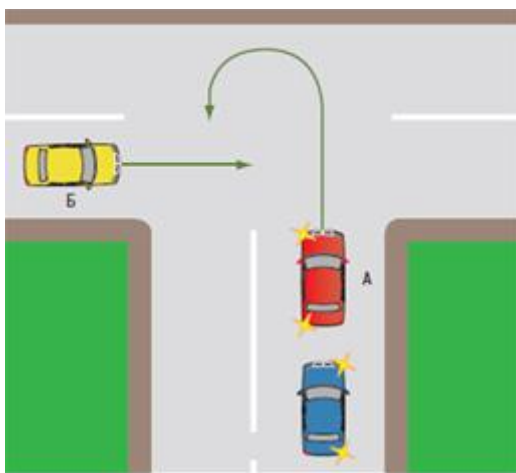


Рис. 5

Рис. 6.

На Т-образном перекрестке водитель автомобиля «А» собирается выполнить разворот. Не имея помехи справа, он может первым выехать на перекресток, но может и пропустить водителя автомобиля «Б», приближающегося слева. Если за автомобилем «А» нет других транспортных средств, то это можно рассматривать как этическую норму поведения, а если сзади есть другие автомобили, то автомобиль «А» создает им помехи, отнимая у них приоритет без их согласия и это уже вредная этика.

Итак, этичность водителя должна быть оправданной, обдуманной. Тогда улучшится нравственный климат на дороге и повысится безопасность.

Водитель на дороге взаимодействует с другими участниками дорожного движения. Рассмотрим, какими должны быть взаимоотношения участников дорожного движения.

В присяге, которую принимают водители многих зарубежных стран, первым пунктом записано: «Я всегда буду любезным и вежливым по отношению к другим водителям и товарищески с ними сотрудничать».

Дорога – рабочее место для водителей, и их взаимодействие во время работы по безопасному управлению транспортными средствами может и успешно выполнять эту работу, и привести к трагедии.

На дороге каждый водитель взаимодействует с водителями транспортных средств, движущимися в попутном и встречном направлении, маневрирующими, выезжающими из боковых проездов и площадок и даже просто стоящими на дороге. По назначению, характеру движения транспортных средств, по подаваемым их водителями сигналам и многим другим признакам водитель обязан определять их намерения, предвидеть направления движения, маневры, что очень важно для обеспечения безопасности движения. Ничто так не грозит серьезными осложнениями дорожной обстановки, как действия водителей, неожиданные для других участников движения.

Особое место занимает общественный транспорт, которому, в силу его назначения, Правилами предоставлен ряд преимуществ перед другими видами транспорта. При движении по установленным маршрутам средства общественного транспорта имеют право отступать от требований некоторых запрещающих и предписывающих знаков. Для них предусмотрены и другие преимущества, обеспечивающие им беспрепятственный проезд, особенно по дорогам с интенсивным движением.

В населенных пунктах водители всех транспортных средств не должны создавать помех троллейбусам и автобусам, отъезжающим от обозначенной остановки в попутном направлении. Правила обязывают водителей других транспортных средств уступить дорогу троллейбусу (автобусу), отъезжающему от остановки, замедлить движение или даже остановиться и дать возможность ему выехать на свободную полосу движения. На загородных дорогах таких требований нет. На дорогах с интенсивным или односторонним движением транспорта для троллейбусов и автобусов общего пользования может выделяться специальная полоса. Над полосой или справа от проезжей части устанавливаются дорожные знаки: «Полоса для маршрутных транспортных средств» и «Дорога с полосой для маршрутных транспортных средств». По этой полосе движение других транспортных средств запрещается, ее нельзя пересекать, например, для заезда во двор или при выезде со двора, при перестроении для поворота на перекрестке, на ней запрещены стоянка и остановка.

Иногда полоса для маршрутных транспортных средств выделяется пунктирной линией. Движение по ней других транспортных средств и стоянка на ней также запрещаются. Однако на нее можно заезжать для посадки или высадки пассажиров, ее можно пересекать при выезде на дорогу с прилегающей территории, на нее можно перестраиваться перед перекрестком

для выполнения правого поворота, не создавая помех для маршрутных транспортных средств.

При взаимодействии с водителями других транспортных средств важную роль играют звуковые, световые и другие сигналы (например, жесты). Но некоторые водители в нарушение Правил по разным причинам эти сигналы при маневрировании не подают. Этим они создают аварийную обстановку как для себя, так и для других участников движения. Опытные водители обычно предвидят действия других и заранее принимают меры по предупреждению осложнений.

Например, по перемещению к осевой линии или на полосу встречного движения без изменения скорости движения впереди идущего автомобиля опытный водитель определяет намерение другого водителя обехать стоящее на правой стороне дороги транспортное средство и принимает решение снизить скорость. Обезд стоящего транспортного средства можно начать лишь тогда, когда водитель впереди идущего автомобиля его закончит.

При следовании за транспортным средством с грузом в кузове или в багажнике на крыше водитель обращает внимание и на положение груза. Плохо закрепленный груз может выпасть на дорогу и создать препятствие для движения. Обнаружив такой груз, водитель подает звуковой или световой сигнал и старается обогнать транспорт с плохо закрепленным грузом. При обгоне голосом или жестами водителю, везущему груз, дают понять о плохо закрепленном грузе.

Подобным же образом следует оповещать водителя движущегося в попутном направлении автомобиля, если у него неплотно прикрыта дверь, спущено колесо, плохо закреплен номерной знак и т.д.

При внезапной остановке идущего впереди транспортного средства непосредственно на проезжей части водитель также останавливает свой автомобиль. Обезжать остановившееся транспортное средство с ходу ни в коем случае нельзя, перед ним могут быть пешеходы или животные, неожиданно вышедшие на проезжую часть, груз, выпавший из кузова других машин, иное препятствие. Обехать остановившегося можно лишь после полного выяснения обстановки.

При движении по щебеночной дороге, особенно по свеженасыпанному щебню или гальке, ветровое стекло может быть разбито и камнем, вылетевшим из-под колес встречного автомобиля. Современные легковые автомобили оснащаются ветровыми стеклами типа триплекс, состоящими из двух слоев стекла и специальной пленки между ними. При попадании камня такое стекло мгновенно покрывается множеством тонких трещин и дороги не видно. Рассыпаться полностью стеклу часто не дает находящаяся в нем пленка.

При повреждении ветрового стекла водитель немедленно останавливается, не меняя полосы движения, и включает аварийную световую сигнализацию.

Очень внимательным надо быть при движении за такси или рядом с ним. Водитель такси может сделать неожиданный маневр или остановиться по требованию пассажиров. К этому надо быть всегда готовым.

Особого отношения к себе требуют легковые автомобили с водителями-инвалидами,

имеющие ручное управление. Они обозначаются лишь специальным опознавательным знаком «Инвалид», который устанавливается и спереди и сзади. Многие операции по управлению водители-инвалиды выполняют только руками. Они медленно трогаются с места, медленно выезжают на дорогу, медленно маневрируют. Любые операции с органами управления водителями-инвалидами выполняются с задержкой. Учитывая это при следовании за таким автомобилем надо выдерживать дистанцию побольше, не следует сигналить инвалиду и требовать от него ускорения движения. Следует иметь в виду, что при трогании на подъеме он может скатиться назад.

Любой уязвимый участник движения имеет преимущества на шоссе.

Уязвимый участник это:

– пешеход (или приравненный к пешеходу лица, которые управляют ручной тележкой, детской коляской; люди, перевозящие больного при помощи немеханического транспортного средства);

– инвалид, управляющий ручной или электрической коляской со скоростью ходьбы;

– велосипедист;

– пассажир автомобиля или железнодорожного транспорта.

То есть уязвимым участником дорожного движения следует считать любого участника дорожного движения, не являющегося водителем автомобиля или железнодорожного транспорта.

Существуют различные зоны для некоторых категорий уязвимых участников дорожного движения: тротуары, бульвары, пешеходные дорожки, части шоссе, которые предназначены для пешеходов. При отсутствии тротуаров или обочин, пешеходы могут использовать проезжую часть или велосипедную дорожку в соответствии с определенными правилами (уступать дорогу, соблюдать направление движения и т.д.). Пешеходы должны пересекать проезжую часть по пешеходному переходу и имеют приоритет на этом переходе. Если нет пешеходных переходов в пределах 30 метров, они могут пересекать проезжую часть перпендикулярно, но тогда они уже не имеют приоритета.

Велосипедные дорожки являются частями дороги, предназначенными для велосипедистов. При отсутствии велосипедной дорожки, велосипедисты могут использовать часть пешеходной дорожки, обочины или парковки в городах. За пределами городов они также могут занимать часть тротуара или шоссе. Не следует путать велосипедные дорожки с велосипедными полосами (окрашенные полосы), которые всегда относятся к шоссе. Часть улиц с односторонним движением могут быть заняты велосипедистами, а также мопедами класса А. Тогда в случае сигнала велосипедисты имеют приоритетное право на съезд с улицы с односторонним движением. Особые правила регулируют приоритет между велосипедистами (и водителями мопедов) и водителями механических транспортных средств. Например, водитель, который пересекает велосипедную дорожку, должен уступить дорогу велосипедистам, которые двигаются по ней. В случае аварии уязвимый участник дорожного движения автоматически получает компенсацию. «Автоматически» означает, что она будет выплачиваться независимо от того, есть ли ваша вина или нет.

Обязательным условием безопасности на дороге является соблюдение соответствующих правил всеми участниками движения. В транспортном потоке их действия взаимосвязаны, и каждый рассчитывает на строго определенное поведение других лиц (водителей, пешеходов и пр.), в связи с чем, координирует свои действия. Нарушение установленных правил любым участником движения может привести к причинению тяжкого вреда здоровью или гибели людей.

Правилами дорожного движения подробно регламентированы обязанности пешеходов (п. «Обязанности пешеходов»). Ответственность за нарушение ПДД пешеходами предусмотрена также и Кодексом РФ об административных правонарушениях. Отметим, что в течение 2013 года на территории республики за нарушения ПДД к административной ответственности привлечено 5 875 пешеходов.

Чтобы избежать дорожно-транспортных происшествий, пешеходам нужно соблюдать следующие правила:

1. Пешеходы должны двигаться по тротуарам или пешеходным дорожкам, а при их отсутствии – по обочинам.

2. При движении по обочинам или краю проезжей части в темное время суток или в условиях недостаточной видимости пешеходам рекомендуется иметь при себе предметы со световозвращающими элементами либо прикреплять их к одежде, и обеспечивать видимость этих предметов водителями транспортных средств.

3. Пешеходы должны пересекать проезжую часть по пешеходным переходам, а при их отсутствии – на перекрестках по линии тротуаров или обочин.

4. На нерегулируемых пешеходных переходах пешеходы могут выходить на проезжую часть после того, как оценят расстояние до приближающихся транспортных средств, их скорость, и убедятся, что переход будет для них безопасен.

5. Во время гололеда пешеходам следует двигаться, по возможности, по засыпанным песком участкам дороги или по снегу. Переходя дорогу, нужно быть предельно осторожными и идти только на зеленый свет. Перебегать дорогу, покрытую ледяной коркой, рискованно.

Водители транспортных средств с включенным проблесковым маячком синего цвета, выполняя неотложное служебное задание, могут отступать от требований некоторых разделов действующих Правил дорожного движения при условии обеспечения безопасности движения.

Согласно правилам, при приближении транспортного средства с включенным проблесковым маячком синего цвета и специальным звуковым сигналом водители обязаны уступить дорогу для обеспечения беспрепятственного проезда указанного транспортного средства.

При приближении транспортного средства, имеющего нанесенные на наружные поверхности специальные цветографические схемы, с включенными проблесковыми маячками синего и красного цветов и специальным звуковым сигналом водители обязаны уступить дорогу для обеспечения беспрепятственного проезда указанного транспортного средства, а также сопровождаемого им транспортного средства.

Запрещается обгонять транспортное средство, имеющее нанесенные на наружные поверхности специальные цветографические схемы с включенным проблесковым маячком синего цвета и специальным звуковым сигналом.

Приближаясь к стоящему транспортному средству с включенным проблесковым маячком синего цвета, водитель должен снизить скорость, чтобы иметь возможность немедленно остановиться.

При приближении транспортных средств с включенным проблесковым маячком синего цвета (синего и красного цветов) и специальным звуковым сигналом пешеходы обязаны воздержаться от перехода проезжей части, а пешеходы, находящиеся на ней, должны незамедлительно освободить проезжую часть.

Водители и пешеходы должны помнить, что даже незначительное промедление на дороге транспорта оперативных служб может привести к непоправимым последствиям, ведь от того, как быстро будет оказана помощь попавшим в беду людям, очень часто зависит сохранность их жизни и здоровье.

Устанавливается на автомобилях противопожарной службы, полиции, скорой медицинской помощи, службы газа и МЧС. Это автомобили, которые должны прибыть к месту происшествия как можно быстрее и по кратчайшему маршруту.

Проблесковый маячок желтого (оранжевого) цвета применяется на транспортных средствах выполняющих дорожные работы, перевозящих крупногабаритные или опасные грузы. Включенный желтый (оранжевый) маячок не дает водителю оборудованного им транспортного средства никаких преимуществ и служит для предупреждения об опасности. Наличие включенной желтой (оранжевой) мигалки позволяет водителям отступать от некоторых пунктов правил и не подчиняться требованиям:

- дорожных знаков, кроме знаков приоритета, ограничения габаритов и массы, знаков «Обгон запрещен» и «Обгон грузовым автомобилям запрещен»;
- любой разметки;
- правил дорожного движения по расположению транспортных средств на проезжей части; предъявляемым к движению по автомагистралям.

Безусловно, отступая от ПДД, водитель транспортного средства с желтым маячком должен сам обеспечивать безопасность дорожного движения.

Проблесковый маячок бело-лунного цвета устанавливается на транспортных средствах, предназначенных для перевозки ценностей (инкассаторские автомобили). Включение маячка бело-лунного цвета и звукового сигнала не дает преимущества на дороге.

Для получения преимущества перед другими участниками движения водители таких транспортных средств должны включить проблесковый маячок синего цвета и специальный звуковой сигнал. Воспользоваться приоритетом они могут только убедившись, что им уступают дорогу.

Этим же правом пользуются водители транспортных средств, сопровождаемых транспортными средствами, имеющими нанесенные на наружные поверхности специальные цве-

тографические схемы, с включенными проблесковыми маячками синего и красного цветов и специальным звуковым сигналом, в случаях, установленных настоящим пунктом. На сопровождаемых транспортных средствах должен быть включен ближний свет фар.

На транспортных средствах Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, Федеральной службы охраны Российской Федерации, Федеральной службы безопасности Российской Федерации и Военной автомобильной инспекции дополнительно к проблесковому маячку синего цвета может быть включен проблесковый маячок красного цвета.

Рассмотрим особенности поведения водителей и пешеходов в жилых зонах и в местах парковки.

Пешеходам необходимо передвигаться по тротуарам или пешеходным дорожкам, а при их отсутствии — по обочинам.

Пешеходам необходимо пересекать проезжую часть по пешеходным переходам, в том числе по подземным и надземным, а при их отсутствии — на перекрестках по линии тротуаров или обочин.

Ожидать маршрутное транспортное средство и такси разрешается только на приподнятых над проезжей частью посадочных площадках, а при их отсутствии — на тротуаре или обочине.

Водитель обязан пропускать пешеходов на пешеходных переходах и местах, специально отведенных для пересечения местности.

Водитель механического транспортного средства обязан иметь при себе водительское удостоверение соответствующей категории, регистрационные документы на транспортное средство.

При движении на транспортном средстве, оборудованном ремнями безопасности, быть пристегнутым и не перевозить пассажиров, непристегнутых ремнями (допускается не пристегивание ремнями детям до 12 лет).

Водителю запрещается: управлять транспортным средством в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного); под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии, ставящим под угрозу безопасность движения.

В жилой зоне и на дворовой территории запрещена стоянка с работающим двигателем. Если транспортное средство не движется в течение более 5 минут и при этом не происходит посадка пассажиров или выгрузка грузов, то оно выполняет стоянку.

За это может быть наложен штраф ГИБДД.

Правила парковки во дворах запрещают стоянку грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой более 3,5 тонн, т.е. автомобилей категории С, вне специально отведенных мест (обозначенных дорожными знаками или разметкой). На дворовой территории также запрещается ставить автомобиль и на газоне. Штраф за стоянку на газоне зависит от региона Российской Федерации и может быть достаточно крупным (несколько тысяч рублей).

При выезде с дворовой территории водитель должен уступить дорогу всем участникам дорожного движения. Не имеет значения, в каком направлении движутся другие участники движения, всем им следует не создавать помех.

Сквозной проезд через жилую зону или дворы правилами запрещен. Можно остановиться на 5–10 секунд во дворе и продолжить движение. В этом случае штраф ГИБДД не будет наложен.

Максимальная скорость движения в жилой зоне или на дворовой территории составляет 20 км/ч. При этом штрафы за превышение скорости на дворовой территории, не отличаются от штрафов для других мест, т.е. движение по двору со скоростью 80 км/ч приведет к лишению прав.

При движении по дворовой территории пешеходы могут двигаться не только по тротуарам, но и по проезжей части. Пешеходы имеют преимущество, т.е. водитель в жилой зоне должен уступать дорогу пешеходам. Пешеходы не должны создавать необоснованных помех автомобилям, т.е. например, курить посреди узкой проезжей части, когда во двор пытается въехать пожарный автомобиль со спецсигналами.

III. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНАЯ ЧАСТЬ.

Данный материал занятия является базовым. Усвоение данного материала позволит учащимся расширять свой кругозор, обеспечит понимание и системное восприятие учебного материала на следующих лекционных, групповых и практических занятиях.

ПСИХОФИЗИОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВОДИТЕЛЯ

ЛЕКЦИЯ 3

ОСНОВЫ ЭФФЕКТИВНОГО ОБЩЕНИЯ

Цель: Систематизировать и актуализировать знания присутствующих по вопросам, касающимся эффективного общения.

Учебные вопросы:

1. Содержание понятия «общение». Функции и характеристика общения.
2. Стили общения и их характеристика.

Время: 2 академических часа (90 мин)

Место проведения:

Метод: устное изложение материала, демонстрация иллюстративного материала, комбинирование изложения и демонстрации изображений.

Учебно-материальное обеспечение (материальная часть): оборудование лекционного зала, техническое оснащение аудитории для проведения практических занятий, программные продукты, ПЭВМ.

Ход занятия

I. Вводная часть (5 мин.)

Проверка присутствующих по списку. Проверка готовности учащихся к лекции. Формулирование темы, учебной цели и вопросов лекции.

II. Основная часть (80 мин.)

Изложение учебного вопроса 1. Содержание понятия «общение». Функции и характеристика общения.

Раскрывается содержание понятия «общение», рассматриваются функции общения. Этапы общения; стороны общения, их характеристика: общение как обмен информацией, общение как взаимодействие, общение как восприятие и понимание других людей. Характеристика вербальных и невербальных средств общения; основные эффекты в восприятии других людей. Виды общения (деловое, личное); качества человека, важные для общения.

Изложение учебного вопроса 2. Стили общения и их характеристика

Рассматриваются стили общения; барьеры в межличностном общении, причины и условия их формирования. Общение в условиях конфликта. Особенности эффективного общения; правила, повышающие эффективность общения.

III. Заключительная часть (5 мин.)

Подведение итогов лекции. Контроль усвоения материала, проверка степень достижения цели лекции.

Методические рекомендации по проведению лекции

Обосновывать важность рассматриваемых учебных вопросов. Основные положения давать под запись.

Приводить конкретные примеры из жизненного опыта

Учебный материал излагать с использованием слайдов в Microsoft PowerPoint, схем и плакатов.

Поддерживать связь с аудиторией.

Контроль качества усвоения учебного материал производить кратким опросом по изложенному материалу.

Подводить итог рассмотренного вопроса и приступать к изложению следующего учебного вопроса.

Сделать выводы по материалу занятия, подвести итог занятия, ответить на вопросы учащихся. Дать задание на самостоятельную работу.

I. ВВОДНАЯ ЧАСТЬ

Без общения не может существовать ни отдельный человек, ни человеческое общество как целое. Общение для человека – это его среда обитания. Без общения невозможно формирование личности человека, его воспитание, интеллектуальное развитие, приспособление к жизни. Общение необходимо людям как в процессе совместной деятельности, так и для поддержания межличностных отношений, отдыха, эмоциональной разгрузки, интеллектуального и художественного творчества.

Умение общаться одновременно и естественное качество всякого человека, данное от природы, и непростое искусство, предполагающее постоянное совершенствование.

Общение представляет собой процесс взаимодействия личностей и социальных групп, в котором происходит обмен информацией, опытом, навыками и результатами деятельности.

Изучение процесса общения показало, насколько это сложное, многообразное явление, и позволило выделить структуру общения, состоящую из трех взаимосвязанных аспектов:

- *коммуникативный*, который проявляется во взаимном обмене информацией между партнерами по общению, передаче и приеме знаний, мнений, эмоций;
- *интерактивный*, заключающийся в организации межличностного взаимодействия, т.е. когда участники общения обмениваются не только знаниями, идеями, но и действиями;
- *перцептивный*, который проявляется через восприятие, понимание и оценку людьми друг друга.

В ходе общения человек, управляющий транспортным средством стремится не просто воспринять другого участника дорожного движения, а познать его, понять логику его поступков и поведения. Познание и понимание водителем других водителей и себя происходит в соответствии с психологическими механизмами восприятия.

II. ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ

1. Содержание понятия «общение». Функции и характеристика общения

Как пишет исследователь А.И. Волкова, в психологии отсутствует общепринятое определение понятия «общение». В большинстве научных работ приводится описательное определение, указывающее на основные функции или аспекты общения. В качестве примера приведем следующее определение: «Общение — это сложный и многогранный процесс, который может выступать в одно и то же время и как процесс взаимодействия индивидов, и как информационный процесс, и как отношение людей друг к другу, и как процесс взаимовлияния друг на друга, и как процесс сопереживания и взаимного понимания друг друга».

Важно подчеркнуть, что все исследователи, отмечая разные аспекты понятия «общение», неизменно выделяют такой аспект, как *коммуникация*. Рассмотрим этот аспект общения.

В русском языке понятия «общение» и «коммуникация» не являются абсолютными синонимами, они могут иметь различный смысл. Как отмечает В.И. Фефелова, в слове «общение» заложен личностный, духовный, эмоциональный контакт партнеров, а «коммуникация» предполагает деловую, рациональную смысловую направленность взаимодействия субъектов. Автор полагает, что общение — «это то, что в нашем восприятии непосредственно связано с культурой и духовностью, с произведениями русских классиков, с неформальными отношениями людей».

Конечно, духовность может присутствовать в процессе общения. Ну а если ее нет? Следует ли из этого, что тогда нет и общения, и процесс взаимодействия людей превращается в коммуникацию? Полагаем, что соотношение между этими понятиями другое, а именно — отношение общего (коммуникация) и частного (общение). Не все виды коммуникации являются общением, но любое общение является частным видом коммуникации.

Общение — это частный вид коммуникации, специфичный для высокоразвитых живых существ, в том числе — для человека.

Общение — это многоплановый процесс развития контактов между людьми, который вызван потребностью совместной деятельностью. Человеческое общение напоминает своеобразную пирамиду, состоящую из четырех граней: мы обмениваемся информацией, взаимодействуем с другими людьми, познаем их и переживаем собственные состояния, возникающие в результате общения.

Коммуникация — это связь, взаимодействие двух систем, в ходе которого от одной системы к другой передается сигнал, несущий информацию. Коммуникация присуща и тех-

ническим системам, и взаимодействию человека с машиной, и взаимодействию людей. Последний вид и относится к общению. При взаимодействии людей коммуникация получает новое качественное содержание.

Изучая общение как деятельность, исследователь Б.Ф. Ломов пишет: «Широкое пространство получила трактовка общения как деятельности. Оно рассматривается как один из видов деятельности, как *деятельность общения, коммуникативная деятельность* и т. п. Впрочем, иногда его определяют не как деятельность, а как *условие деятельности* или как ее *сторону*. В этой связи на процессы общения пытаются распространить теоретические схемы, сформировавшиеся при изучении предметно–практической деятельности либо некоторых других ее форм». Речь в этом высказывании идет о взглядах А.А. Леонтьева, который считал, что общение – это *особый вид деятельности* и выступает как компонент, составная часть (и новое качественное содержание одновременно условие) другой, некоммуникативной деятельности. В то же время А.А. Леонтьев оговаривал, что общение не выступает как самостоятельная деятельность. А.В. Мудрик тоже писал, что с точки зрения педагогики целесообразно понимание общения как особого вида деятельности. Эта точка зрения разделяется некоторыми психологами и в настоящее время. Например, В.М. Целуйко определяет общение как *форму деятельности*, которая осуществляется между людьми как равными партнерами и приводит к установлению психического контакта.

Против понимания общения как деятельности выступили ряд исследователей. Л.М. Архангельский, В. Г. Афанасьев и Д. И. Дубровский, в принципе не возражая против деятельностного подхода в анализе общения, в то же время возражали против понимания общения как вида деятельности, отмечая, что оно есть лишь непременный атрибут любой человеческой деятельности. Решительно выступала против понимания общения как деятельности Л.П. Бучева. Она трактовала общение как принципиально иное явление, чем деятельность.

Б.Ф. Ломов также не согласен с таким пониманием общения и пишет по этому поводу: «...возникает вопрос: правомерно ли рассматривать общение лишь как частный случай деятельности, “растворять” его в деятельности... общение является активным процессом, и если понимать деятельность как активность вообще, то можно (и нужно) отнести общение к категории деятельности. Однако... сложившиеся концепции деятельности... охватывают лишь одну сторону социального бытия человека, а именно отношения “субъект — объект”... Такой подход, конечно, правомерен и продуктивен. Однако он раскрывает лишь одну (безусловно весьма существенную, но все же одну) сторону человеческого бытия. Поэтому вряд ли правильно в его исследовании ограничиваться только этой стороной и рассматривать человеческую жизнь как “поток сменяющих друг друга деятельностей”, понимаемых только в плане “субъект–объектных” отношений... Возникает необходимость усилить разработку

также категории общения, раскрывающей другую и не менее существенную сторону человеческого бытия: отношение “субъект–субъект(ы)” ».

Как отмечает Б.Ф. Ломов, «общение выступает как самостоятельная и специфическая форма активности субъекта. Ее результат – это не преобразованный предмет (материальный или идеальный), а отношения с другим человеком, с другими людьми». «И хотя деятельность и общение определенным образом связанные через субъекта, имеют многие общие черты, этого еще недостаточно для их отождествления либо представления одного как разновидности другой. При рассмотрении отношения “субъект—субъект(ы)” только как сопутствующего отношению “субъект–предмет” (или “субъект–объект”) многие существенные характеристики общения затушевываются. А вместе с тем объединяется анализ и самой деятельности». Поэтому общение, по мысли Б.Ф. Ломова, принадлежит к базовым категориям психологической науки и не уступает таким категориям, как сознание, личность, деятельность. В процессе межличностного общения формируются человеческие отношения, которые создают основу и условия взаимодействия людей в игре, учебе и труде. Общение, пишет Б. Ф. Ломов, это одна из сторон образа жизни человека, не менее существенная, чем деятельность.

Попытку объединить противоположные точки зрения на общение предприняла Г.М. Андреева. Она предложила рассматривать общение и как сторону *совместной деятельности* (поскольку сама деятельность не только труд, но и общение в процессе труда), и как ее своеобразный дериват (производное). М.И. Лисина высказывает по существу ту же точку зрения, назвав одну из глав своей книги «Общение и деятельность. Общение как деятельность».

Очевидно, разрешение этого спора невозможно без точного понимания понятия «деятельность», которое, к сожалению, отсутствует. Если под деятельностью понимать любую активность человека, любое проявление его энергии, то общение можно трактовать как деятельность (именно такой подход предлагает М.С. Каган). Если же под деятельностью понимать только предметную деятельность, то правы те, кто не считает общение деятельностью.

Общение выступает как специфическая форма взаимодействия субъектов. Слово «взаимодействие» определяется в словаре С.И. Ожегова как взаимная связь двух явлений; как взаимная поддержка (например, пехоты и артиллерии). Из этого определения вовсе не следует, что взаимодействие обязательно происходит при наличии непосредственного психического контакта между людьми. В бою пехоту поддерживает авиация, но это не значит, что пехотинец и летчик общаются друг с другом. Возникает вопрос: действительно ли взаимодействие является частью общения или же общение является частью взаимодействия, осуществляется в процессе взаимодействия?

Представим себе, что двум находящимся в разных городах агентам начальник дает задание встретиться в городе N. Оба едут в этот город, не зная друг друга и не созваниваясь друг с другом. Очевидно, что они хотя и не прямо, но взаимодействуют (так как имеется связь двух явлений – поездки на поезде или машине того и другого для достижения общей цели). Но где здесь процесс общения?

Поэтому Б.Ф. Ломов рассматривает общение как *специфическую форму взаимодействия* человека с другими людьми (не любое взаимодействие). Категория общения охватывает особый класс отношений, а именно отношения “субъект–субъект(ы)”. В анализе этих отношений раскрывается процесс взаимодействия субъектов, в котором обнаруживаются содействие (или противодействие), согласие (или противоречие), сопереживание и др.

При рассмотрении сущности общения наблюдаются две позиции: в одних случаях не причисляют к категории общения одни акты взаимодействия людей, а в других случаях считают общением такие ситуации, когда истинного взаимодействия и общения нет и быть не может.

Например, М.С. Каган понимает общение как субъектно–субъектное взаимодействие, поэтому взаимодействие, состоящее в управлении одним человеком другими, он не считает общением, так как здесь имеют место, как он полагает, отношения между субъектом и объектом. Если исходить из этих представлений М.С. Кагана, нельзя говорить об общении начальника с подчиненными, когда он отдает им распоряжения, об общении педагога с учащимися и т.д. Зачем же тогда автор рассматривает такую ситуацию общения, когда партнеру передается свой опыт? Ведь это тоже вид управления. И разве воспитание – не управление?

.Ф. Ломов, а вслед за ним и В.М. Целуйко общение рассматривают только между равноправными партнерами.

Понимание общения как наличия психологического контакта только между людьми тоже значительно суживает рамки реального общения. Почему общение относится только к людям? Разве не может быть общения человека с животным? Или общения между животными?

Расширительное толкование общения тоже не редкость. Например, М. С. Каган выделяет четыре формы общения:

- общение с реальным партнером (подлинным субъектом) – межличностное общение, представительское общение, групповое общение и общение культур;
- общение с иллюзорным партнером – общение с животными, общение с вещью;

- общение с воображаемым партнером (с квазипartnerом) – общение со своим вторым Я (самообщение, общение с образом отсутствующего реального человека; общение с мифологическим и художественным образом);
- общение воображаемых партнеров (художественных персонажей – квазисубъектов).

Известны два основных вида социальных контактов: **деятельность** и **общение**. В жизнедеятельности человека общение и деятельность как специфические формы социальной активности выступают в единстве, но в определённой ситуации могут быть реализованы и независимо друг от друга. Как отмечалось, содержание категории общения многообразно: это не только вид человеческой деятельности, но и условие, и результат этой же деятельности; обмен информацией, социальным опытом, чувствами, настроениями.

Общение свойственно всем высшим живым существам, но на уровне человека оно приобретает самые совершенные формы, становится осознанным и опосредствованным речью. В жизни человека нет даже самого непродолжительного периода, когда бы он находился вне общения, вне взаимодействия с другими субъектами.

В общении выделяются: **содержание, цель, средства, функции, виды, типы**.

Содержание – это информация, которая в межличностных контактах передаётся от одного живого существа к другому. Содержанием общения могут быть сведения о внутреннем мотивационном или эмоциональном состоянии живого существа. Содержанием общения может стать информация о состоянии внешней среды, например, сигналы об опасности или о присутствии где-то поблизости положительных, биологически значимых факторов, например, пищи. У человека содержание общения значительно шире, чем у животных. Люди обмениваются друг с другом информацией, представляющей знания о мире: богатый, прижизненно приобретенный опыт, знания, способности, умения и навыки. Человеческое общение многопредметно, оно самое разнообразное по своему внутреннему содержанию.

По **содержанию** выделяют несколько **типов общения**

Материальное – обмен продуктами и предметами деятельности, которые в свою очередь служат средством удовлетворения актуальных потребностей субъектов.

Когнитивное – обмен знаниями.

Деятельное – обмен действиями, операциями, умениями, навыками. Иллюстрацией когнитивного и деятельного общения может служить общение, связанное с различными видами познавательной или учебной деятельности. Здесь от субъекта к субъекту передаётся информация, расширяющая кругозор, совершенствующая и развивающая способности.

Кондиционное – обмен психическими или физиологическими состояниями. При кондиционном общении люди оказывают влияние друг на друга, рассчитанное на то, чтобы при-

вести друг друга в определённое физическое или психическое состояние, например поднять настроение или испортить его; возбудить или успокоить друг друга, а в конечном счёте – оказать определённое воздействие на самочувствие друг друга.

Мотивационное – обмен побуждениями, целями, интересами, мотивами, потребностями. Мотивационное общение имеет своим содержанием передачу друг другу определённых побуждений, установок или готовности к действиям в определённом направлении. Например, один человек желает добиться, чтобы у другого возникло или исчезло некоторое стремление, чтобы сложилась определённая установка к действию, актуализировалась некоторая потребность и т.п.

Рассмотрим функции общения. Принято различать три **функции** общения: *информационную*, *аффективную* и *регулятивную*. Информационная функция связана с передачей партнерами общения информации друг другу, аффективная – с взаимообменом (по механизму заражения) эмоциями. Под регулятивной функцией имеется в виду такое психологическое воздействие одного партнера общения – индуктора – на другого – реципиента, которое должно вызывать у последнего изменение либо его поведения (когда руководитель, например, дает распоряжение подчиненному), либо его эмоционального состояния, либо свойств его личности (при воспитательных воздействиях).

Цели общения могут быть *функциональными* и *объектными*. Функциональными целями общения могут быть:

- оказание помощи другому человеку;
- получение помощи;
- поиск партнера для беседы, совместной игры, деятельности и т. п. (т. е. партнера для взаимодействия);
- поиск человека, от которого можно получить понимание, сочувствие, эмоциональный отклик, похвалу;
- самовыражение (общение с теми, кто дает возможность проявить силу, ум, способности, умения);
- приобщение другого (других), к своим или общечеловеческим ценностям (воспитание, обучение);
- изменение мнения, намерения, поведения другого человека.

Объектные цели связаны с выбором партнера по общению.

Как показано О.А. Тырновой, ведущими мотивами общения являются: у девушек – желание поделиться мыслями и переживаниями, а также любопытство; у юношей – общность интересов и дел.

В соответствии с содержанием общения выделяют следующие **функции** общения:

– *информационную* (передача–прием информации, знаний и умений);

– *экспрессивную* (понимание переживаний и эмоционального состояния друг друга; его изменение: ведь потребность человека в общении очень часто возникает в связи с необходимостью изменить свое эмоциональное состояние);

– *регулятивную*: обоюдное воздействие на партнера по общению с целью изменения или сохранения его поведения, активности, состояния, отношения друг к другу;

– *социального контроля*: регламентирование поведения и деятельности с помощью групповых и социальных норм путем использования позитивных – одобрение, похвала или негативных санкций – неодобрение, порицание;

– *социализации*: формирование у членов коллектива умения действовать в интересах коллектива, понимать интересы других людей, выражать доброжелательность.

Средства общения можно определить как способы кодирования, передачи, переработки и расшифровки информации, передаваемой в процессе общения от одного живого существа другому.

Кодирование информации – это способ передачи её от одного к другому. Информация может передаваться с помощью прямых телесных контактов: касанием тела, руками и т. п. Информация может передаваться и восприниматься людьми на расстоянии, через органы чувств (наблюдение со стороны одного человека за движением другого или восприятие производимых им звуковых сигналов). У человека, кроме всех этих данных от природы способов передачи информации, есть немало таких, которые изобретены и усовершенствованы им самим. Это язык, письменность в её разнообразных видах и формах (тексты, схемы, рисунки, чертежи), технические средства записи, передачи и хранения информации (радио – и видеотехника; механическая, магнитная, лазерная и иные формы записей). По своей изобретательности в выборе средств и способов общения человек намного опередил всех известных нам живых существ, обитающих на Земле.

Рассмотрим **виды общения**. Различают **прямое** и **косвенное** общение. *Прямое* общение предполагает личные контакты и непосредственное восприятие друг друга общающимися людьми. *Косвенное* общение осуществляется через посредников, например при проведении переговоров между враждующими сторонами.

Выделяют также **целевое** и **инструментальное** общение. *Целевое* общение связано с удовлетворением потребности в общении, а *инструментальное* общение не является самоцелью, оно вызвано производственной необходимостью в организации индивидуальной или совместной деятельности. В этом случае мотив общения формируется на базе других потребностей: стремления к достижению (успех возможен только при общении и взаимодействии с другими людьми), потребности во власти (для этого нужны подчинен-

ные), потребности в аффилиации (стремление постоянно быть с людьми, устанавливать и сохранять положительные отношения с ними).

В зависимости от используемых средств выделяют **вербальное** и **невербальное** общение.

Вербальное общение имеет речевую форму. Речь подчинена единой логике, выраженной в последовательности фаз: инициирование (вызывание на разговор, завязывание его), сам разговор и его окончание. Речь является универсальным средством коммуникации, поскольку при передаче информации при помощи речи менее всего теряется смысл сообщения.

К невербальной коммуникации относятся воспринимаемый внешний вид и выразительные движения человека: жесты, мимика, позы, походка и т. д. Они во многом являются зеркалом, проецирующим эмоциональные реакции человека, которые мы как бы считываем в процессе общения, пытаемся понять, как другой воспринимает происходящее. Сюда же можно отнести такую специфическую форму человеческого невербального общения, как контакт глаз. Роль всех этих невербальных знаков в общении чрезвычайно велика. Через систему невербальных средств транслируется и информация о чувствах, испытываемых людьми в процессе общения. К анализу невербальных средств общения мы прибегаем в тех случаях, когда не доверяем словам партнёров. Тогда жесты, мимика и контакт глазами помогают определить искренность другого.

Невербальные средства являются важным дополнением речевой коммуникации, естественно вплетаются в ткань межличностного общения. Их роль определяется не только тем, что они в состоянии усилить или ослабить речевое влияние коммуникатора, но и в том, что они помогают участникам общения выявить намерения друг друга, делая тем самым процесс коммуникации более открытым.

Паралингвистическая и экстралингвистическая системы знаков представляют собой также «добавки» к вербальной коммуникации. Паралингвистическая система – это система вокализации, то есть качество голоса, его диапазон, тональность, фразовые и логические ударения, предпочитаемые конкретным человеком. Экстралингвистическая система – включение в речь пауз, других вкраплений, например покашливания, плача, смеха, наконец, сам темп речи. Все эти дополнения выполняют функцию фасцинации: увеличивают семантически значимую информацию, но не посредством дополнительных речевых включений, а околоречевыми приёмами.

По содержанию и целям выделяют **деловое** и **неделовое** общение. *Деловое* общение включено в продуктивную деятельность и направлено на то, чтобы повысить качество этой деятельности. Деловое общение имеет место в школе при общении учителя с учащимися на занятиях, во время внеклассной и внешкольной работы с детьми. Деловое общение на предприятии имеет место во время совещаний, выполнения совместной работы. Оно не затрагивает внутренний мир участников общения, и содержанием такого общения являются производственные вопросы.

Неделовое (личностное) общение, наоборот, связано с решением внутренних психологических проблем: обсуждением происходящего вокруг, выражением своего отношения к

этому, поиском смысла жизни и т. д.

Какие качества человека важны для общения? Психологические исследования показывают, что весь внешний облик (лицо человека, его жесты, мимика, походки, манера стоять, сидеть) несет информацию о его эмоциональных состояниях, об отношении к окружающим, об отношении к себе.

Для того, чтобы понимать партнера в общении, необходимы не только знания и опыт — нужна направленность на него (желание понять, о чем он думает, отчего переживает и т. п.) Механизмом этого типа восприятия другого является **эмпатия**. Она основана на умении поставить себя на место другого, почувствовать его состояние и позицию и всё это учесть в своём поведении.

Некоторые человеческие качества являются необходимым условием эффективных межличностных отношений, лежат в основе всех отношений между людьми, которые можно назвать эффективными. Нельзя начинать обучение навыкам межличностного общения, не обсудив предварительно связанные с этим понятием установки и личные качества. Те, кто помогает людям овладевать навыками межличностного общения, должны снова и снова обращаться к этим основополагающим качествам как главному предмету всех дискуссий.

В рамках межличностных отношений «теплотой в отношениях» называют способность быть доступным и открытым для общения. Теплота в отношениях — это одновременно и особый стиль мышления, и навык. Навык, проявляющийся в виде способности быть честным с самим собой, в готовности быть открытым другим людям, в виде отношения к другому человеку как к равному..

Искренность — важный аспект профессиональных отношений. Хороший специалист — это человек, который способен быть по-настоящему искренним и в то же время демонстрировать это качество другим людям.

Чтобы понимать других людей, нам необходима способность к сопереживанию. Эмпатия — это способность войти в мир восприятия другого человека, то есть видеть мир так, как его видят другие. возможно, отдавать себя другому.

Общение должно соответствовать ситуации и людям, с которыми оно происходит

2. Стили общения и их характеристика.

Стиль общения влияет на поведение человека при его взаимодействии с другими людьми. Конкретный выбор стиля общения определяется такими факторами: личные качества человека, его мировоззрение и социальный статус в определенном обществе, характеристиками этого общества и др. Если исходить из того, что стиль общения определяется большей готовностью человека к коммуникации в той или иной ситуации, то можно говорить о таких стилях: авторитарный, демократический, либеральный, ритуальный, манипулятивный и гуманистический.

Ритуальный стиль предопределяется межгрупповыми ситуациями; авторитарный, демократический, либеральный, манипулятивный — **деловыми**; гуманистический — межлич-

ностными.

Стиль общения следует рассматривать в этом ракурсе как склонность к определенному виду общения, направленность, готовность к нему, что проявляется в том, как человек подходит к решению большинства ситуаций. Однако какой-то один стиль не полностью определяет общения человека, она может общаться и в любом другом, «чужом» стиле. Так, если в общении человеку привлекает манипулятивный стиль, это вовсе не значит, что ее общение с близким другом также будет деловым.

Рассмотрим каждый стиль более подробно.

Главной задачей партнеров в **ритуальном** стиле является поддержание связи с социумом, подкрепление представления о себе как о члене общества. При этом важно, что партнер в ритуальном общении является как бы необходимым атрибутом выполнения ритуала. В реальной жизни существует множество ритуалов, иногда очень разных ситуаций, в которых каждый участвует как «маска» с заранее определенными качествами. Эти ритуалы требуют от участников только одного – знания правил игры. Например, мы здороваемся со знакомыми и малознакомыми людьми, говорим о погоде, смеемся, жалуемся на бытовые трудности – это все элементы ритуального общения.

Манипулятивное общение – это общение, при котором к партнеру относятся как к средству достижения внешних по отношению к нему целей. В манипулятивном общении своему собеседнику демонстрируется только то, что поможет достижению цели. В этом виде общения мы, по сути, «подсовывает» партнеру стереотип, который мы считаем наиболее выгодным в данный момент, даже если у обоих партнеров свои цели по поводу изменения точки зрения собеседника. Победит тот, кто окажется самым находчивым манипулятором, т.е. тот, кто лучше знает партнера, лучше понимает цели, лучше владеет техникой общения. Не следует из этого делать вывод, что манипуляция является негативным явлением. Большое количество профессиональных задач предполагает именно манипулятивное общение. По сути, любое обучение (субъекту необходимо дать новые знания о мире), убеждение, управление всегда включает в себя манипулятивное общение. Именно поэтому эффективность этих процессов во многом зависит от степени владения законами и техникой манипулятивного общения.

Гуманистическое – это в наибольшей степени личное общение, что позволяет удовлетворить такие человеческие потребности, как понимание, сочувствие, сопереживание. Особенностью этого общения является то, что ожидаемым результатом его является общая смена представлений обоих партнеров, что определяется глубиной общения. Пример гуманистического общения: интимное, доверия, педагогическое, общение врача и пациента, психотерапевтическое и др.

Авторитарное общение – это власть одного в процессе общения. Единоличное принятие решения, приказы, указания. Люди, исповедующие авторитарный стиль взаимодействия, имеют догматическое мышление, при котором только одна мысль (преимущественно руководителя) правильная, а все остальные ложны. Инициатива других людей не поощряется.

Для **демократического** общения присуще коллегиальное принятие решений, поощре-

ние активности участников коммуникативного процесса, информированность всех о решаемую проблему, способы выполнения задач, достижения целей. Учет интересов, потребностей, желаний участников коммуникативного процесса.

Либеральное общение означает что, либерал, или уступчивый, в общении «плывет по течению», часто прибегает к уговариванию собеседника, но, в общем, достаточно малоинициативные в общении.

Детально изучаются также всякого рода препятствия, барьеры в общении. В частности **коммуникативные барьеры**, т.е. такие психологические препятствия, которые устанавливаются на пути получения информации. Среди них выделяют **логический, стилистический, семантический, фонетический барьер**.

Психологическим барьером в общении называют устойчивые установки, психологические настроения личности, состояния человека, которые при определенных обстоятельствах препятствуют общению, приводят к его сбоям. Есть исследования, где рассматриваются **социально-перцептивные** (связанные с неадекватным восприятием, пониманием, оценкой партнеров друг друга) и **интерактивные** (связанные со сложностями во взаимодействии) барьеры.

Результатом усилий многих ученых стало возникновение направления в психологии, получившего название **социальная психология затрудненного общения**. Это феномен, который имеет как объективную, так и субъективную природу и формируется в пространстве координат «культура – личность — общение». Данное понятие используется как в широком, так и в узком смысле. Широкий контекст категории «затрудненное общение» включает такие явления, как трудности, сбои, барьеры, конфликты, преграды и т.п., а узкий фиксирует незначительные трудности общения, которые преодолеваются партнерами в процессе взаимодействия.

Затрудненное общение рассматривается исследователями в нескольких плоскостях:

- 1) как социально-психологический феномен, который проявляется только в ситуации взаимодействия, социального общения;
- 2) как явление объективное, что представлено в несоответствии цели и результата, выбранной модели общения и реального процесса взаимодействия;
- 3) как явление субъективное, которое проявляется у разного рода переживаний индивидов, в основе которых могут быть неудовлетворенные потребности, внутри-личностные конфликты.

Что касается трудностей, которые возникают в общении (причины затрудненного общения), то их классифицируют следующим образом:

- 1) объективные, порожденные реальным взаимодействием, и субъективные, касающиеся различных аспектов функционирования личности или группы;
- 2) первичные, то есть природные условия жизни группы, и вторичные, порожденные различными психогенными и социогенными воздействиями;
- 3) осознанные, реально присутствующие в ситуации общения и неосознанные, те, что субъективно не переживаются личностью и группой;

- 4) ситуативные и устойчивые;
- 5) межкультурные и культурно-специфические;
- 6) общевозрастные и гендерные, половые;
- 7) индивидуально-психологические, личностные, социально-психологические;
- 8) когнитивно-эмоциональные, мотивационные и инструментальные (навыки общения, нормы, правила этикета, ритуалы и т.д.);
- 9) компоненты структуры списания (социально-перцептивные, коммуникативные, интерактивные);
- 10) вербальные и невербальные.

Относительно проблемы выхода из ситуации затрудненного общения, то, как считают исследователи, он **возможен при условии:**

- 1) соблюдения принципов равенства (связь двух или более равно активных, равно уникальных субъектов),
- 2) взаимной детерминации (взаимодействие субъектов, которые влияют друг на одного),
- 3) осознания себя и окружения через свою представленность в других (способность быть субъектом преобразования поведения и сознания окружения через свою представленность в них),
- 4) неравенства взаимной детерминации (речь идет о личностном способе существования каждого из партнеров),
- 5) неодинаковости (признается право партнера быть индивидуальностью).

Важным условием выхода из ситуаций затрудненного общения является рефлексия и механизм осознания себя. Поэтому человек, который не осознает себя в качестве субъекта общения, не имеет четкого внутреннего образа, так или иначе обречен на трение и сбои в общении.

Затрудненное общение, прежде всего, рассматривается как такое, которое сопровождается эмоциональным напряжением. То есть «эффективность» и «затруднение» не являются противоположными характеристиками общения.

Вот почему возможны такие варианты:

- 1) затрудненное, но эффективное общение (партнеры переживают эмоциональное напряжение, но достигают положительных результатов);
- 2) затрудненное и неэффективное общение (характеризуется эмоциональным напряжением и несоответствием достигнутых результатов заданным целям);
- 3) незатрудненное и эффективное общение (отсутствует эмоциональное напряжение, и результаты общения совпадают с заданными целями);
- 4) незатрудненное и неэффективное общение (отсутствует эмоциональное напряжение и не совпадает результат с заданными целями).

Рекомендуется еще одно средство – **коррекция общения**. Речь идет о том, что менять необходимо не только внешнюю, операциональную сторону общения, но и вскрывать глубинные причины затруднений. Такое сочетание позволит гармонизировать, оптимизировать

и гуманизировать человеческое взаимодействие.

Коррекционная работа должна учитывать возраст, пол, индивидуальные особенности человека, специфику социализации, вид деятельности. Ее следует направлять не столько на отработку необходимых навыков общения, сколько на коррекцию отношения к другим людям и связанной с этим самооценкой, преодолением внутренних конфликтов, самосознания. Для этого специалисты советуют применять такие формы, как обучение самоанализу, применение группового социально–психологического тренинга. При этом в поведенческом тренинге следует применять ролевую игру, групповую дискуссию, различные инновационные игры.

Довольно часто люди бывают вовлечены в разного рода конфликты: служебные, бытовые, личные. Ни один конфликт не проходит бесследно. Их итогом становятся стрессы различной интенсивности, ведущие к расстройствам нервной системы, общему снижению тонуса организма, к заболеваниям.

Чтобы преодолевать разрушительные последствия конфликтов, нужно научиться и обходить их, и выходить из острых ситуаций. Для этого, прежде всего, необходимо ясно представлять, какие действия ведут к конфликтам.

К конфликтам располагает следующие поступки и поведение:

- высказывание партнёру подозрения в его негативных побуждениях, открытое недоверие;
- перебивание собеседника при высказывании им своего мнения; несдержанность;
- открытое проявление личной антипатии к человеку;
- постоянные или частые мелочные придирки;
- принижение значимости роли человека, его отрицательная оценка, навешивание ярлыков;
- угроза;
- подчёркивание разницы между собой и собеседником не в его пользу;
- заниженная оценка вклада партнёра в общее дело; преувеличение собственного вклада, своей роли;
- устойчивое нежелание признать свои ошибки или чью-то правоту;
- постоянное навязывание своей точки зрения;
- неискренность;
- нарушение персонального физического пространства (расстояние между собеседниками, позволяющее вести доверительную беседу, не заходя при этом в интимную зону друг друга. Оптимальным расстоянием для общения является: в Европе: 80–100 см (в Англии 110–140 см); в Латинской Америке: 40–45 см).
- обсуждение интимных проблем собеседника;
- резкое ускорение темпа беседы, её неожиданное свёртывание;
- игнорирование вами попыток собеседника сгладить противоречия, совместно найти оптимальное решение возникающей проблемы.

Как же весит себя в ситуации конфликта? Конечно, каждый конфликт носит неповто-

римый характер, и нельзя предусмотреть оптимальный путь выхода из него. Но всё-таки знание рекомендаций психологов значительно упростит эту задачу.

Важную роль в разрешении конфликта играют следующие моменты:

- адекватность отражения конфликта;
- открытость общения конфликтующих сторон;
- создания климата доверия;
- определение существа конфликта.

Так, на адекватность отражения конфликта влияют многие факторы. Одним из них является «иллюзия собственного благородства». Человеку, вовлечённому в конфликт, кажется, что истина и справедливость целиком на его стороне. В большинстве конфликтов каждый из оппонентов считает, что он прав, и стремится к справедливому, с его точки зрения, разрешению ситуации.

Другим фактором, влияющим на адекватность отражения конфликта, является поиск «соринки в глазу другого». Каждый из участников конфликта видит недостатки и погрешности противника, но не замечает того же за собой. Как правило, конфликтующий не оценивает объективно смысл собственных действий по отношению к оппоненту и с негодованием реагирует на его действия (психологи называют данный феномен двойной этикой).

Последнее психологическое явление, влияющее на адекватность восприятия конфликта, по смыслу близко ко второму фактору. Это упрощение конфликтной ситуации, в результате которого подтверждаются представления о правильности своих действий и неадекватности действий оппонента.

Указанные психологические явления затрудняют адекватное отражение конфликта и препятствуют его разрешению.

Очень важны взаимная открытость конфликтующих сторон и создание ими климата взаимного доверия, сотрудничества. Достичь этого можно тогда, когда все участники конфликта максимально заинтересованы в достижении общего результата совместной деятельности. Это сблизит оппонентов и позволит найти новые способы преодоления конфликта.

Для эффективного решения проблемы необходимо выбрать определённый стиль поведения, учитывая при этом собственный стиль, стиль других вовлечённых в конфликт людей, а также природу самого конфликта.

Выделяют следующие **пять типовых стратегий** (стилей) поведения в конфликтных ситуациях.

1. Приспособление (изменений своей позиции, перестройка поведения, сглаживание противоречий, поступаясь иногда своими интересами).
2. Компромисс (урегулирование разногласий через взаимные уступки).
3. Сотрудничество (совместная выработка решения, удовлетворяющего интересы всех сторон: пусть длительная и состоящая из нескольких этапов, но идущая на пользу делу).
4. Игнорирование, уклонение от конфликта (стремление выйти из конфликтной ситуации, не устраняя её причин).
5. Соперничество, конкуренция (открытая борьба за свои интересы, упорное отстаива-

ние своей позиции).

Возможные пути разрешения конфликта заключаются в поиске ответов на вопросы:

- Что бы я сделал для разрешения конфликта?
- Что мог бы сделать для этого партнёр?
- Каковы общие цели, во имя которых необходимо найти выход из конфликта?

При этом следует:

- проявить внимание и доброжелательность к собеседнику;
- проявить терпимость к особенностям партнёра, показать своё искренне сочувствие;
- быть сдержанным, контролировать свои движения, речь, мимику;
- попытаться понять: что именно привело человека в его нынешнее состояние – каковы явные или скрытые мотивы;
- дать собеседнику полностью выговориться, внимательно выслушать его; хороший эффект даёт техника прямого повтора, интерпретации или обобщения услышанного – тем самым человеку даётся понять, что он услышан и понят;
- сократить социальную и физическую дистанцию до оптимального уровня;
- отвлечь внимание партнёра от болезненного вопроса, хотя бы на короткое время, при этом могут быть использованы любые приёмы – от просьбы пересечь на другое место, позвонить, записать что-то до высказывания какой-нибудь нелепой мысли, шутки;
- подчеркнуть общность ваших интересов, целей, задач;
- высказывать собеседнику не готовые оценки и мнения, а свои чувства, состояния, вызываемые его словами; это заставит вашего партнёра отвечать вам не односложно, а развёрнуто, мотивированно, с пояснением своей позиции;
- прежде чем отвечать на критику, замечания, упрёки, нужно чётко уяснить – что конкретно имеется ввиду; вы должны быть уверены, что правильно всё поняли (неверное понимание смысла чьего-то высказывания может стать причиной серьёзного конфликта.
- разделить с партнёром ответственность за решение проблемы;
- в особо острых и затянувшихся конфликтах привлечь посредника.

Для совместного решения о выходе из конфликта следует выяснить:

- Каковы вероятные последствия каждого из возможных путей разрешения конфликта?
- Какой из способов разрешения конфликта вызывает у оппонента чувство удовлетворения?

Хотя в каждом отдельном случае причина конфликта совершенно конкретна, все конфликты имеют сходную основу: фактическое положение дел находится в противоречии с ожиданиями людей. Если это так, то можно наметить два стратегических пути разрешения конфликта: либо перестроить реальность под ожидания оппонентов, либо попытаться изменить отношения оппонентов к существующему положению дел. А практически чаще всего нужно действовать одновременно по обоим направлениям.

Эффективное общение — это не просто передача информации. Для *эффективного общения*, важно не только уметь говорить, но еще уметь слушать, слышать и понимать, о чем

говорит собеседник.

Должное взаимодействие с интересующим вас человеком складывается из индивидуальных контактов, пользу от которых удастся приумножить через их рациональную организацию. Любой контакт – это процесс, состоящий из целого набора психологических приемов. Выигрывают те, кто овладел наиболее эффективными методами общения. Постигающее общение – это целенаправленное взаимодействие, ориентированное на понимание собеседника и проявление уважения к его личности. И здесь важно исключить оценочные реакции на его высказывания и на эмоциональное состояние. Прежде всего, нужно понять его.

Необходимо обратить внимание и на правила, повышающие эффективность общения.

Правила успешного взаимодействия:

1. длинные предложения затрудняют понимание. Короткие предложения (8-15 слов) более наглядны, легче воспринимаются и понимаются;
2. голос является сильным инструментом убеждения - он может вызвать как симпатию, так и антипатию к человеку;
3. паузы являются очень мощными , но часто недооцениваемым инструментом воздействия. Они усиливают внимание, успокаивают, подчеркивают сказанное;
4. чаще используйте в своей речи глаголы. Они придают высказыванию наглядность и побуждают к действию. Прилагательные придают речи оттенок чего-то личного;
5. чем абстрактнее то или иное понятие, тем многозначнее его можно интерпретировать . поэтому уже в начале разговора нужно объяснить партнеру смысл который вы в него вкладываете.

Сюда же хочется добавить еще несколько рекомендаций:

- говорите ровно столько, сколько нужно, чтобы другой человек понял вас. Не стоит «увязывать» в деталях и забрасывать собеседника ненужной уточняющей информацией. При необходимости можно сделать это потом:

- не отклоняйтесь от темы разговора;
- избегайте двусмысленных выражений.

Говорите спокойно. Если человеку начать что-то объяснять на повышенных тонах, то понимание будет затруднено. Причем, чем более чувствителен человек, тем более заметно. Эту закономерность легко объяснить. Дело в том, все внимание человека, на которого обрушивается поток негативно окрашенных слов, сосредоточено не на смысле слов, а на отношении к нему говорящего. В результате внимание сдвигается и блокирует аналитическую деятельность мозга. Поэтому все слова, сказанные на повышенных тонах, слушающим просто не воспринимаются. Это является защитной реакцией организма , которую нужно учиты-

вать. Для того чтобы нейтрализовать подобные явления можно пользоваться, например, фразой: «Если вы будете говорить спокойно, я смогу вас лучше понять», против этого сложно что-либо возразить. Эта фраза не вызывает в ответ агрессивную реакцию, потому что она нейтральна.

Существует множество приемов повышения эффективности общения, преодоления коммуникативных барьеров. Назовем некоторые из них.

Прием «имя собственное» основан на произнесении вслух имени и отчества партнера, с которым общается работник. Это показывает внимание к данной личности, способствует утверждению человека как личности, вызывает у него чувство удовлетворения и сопровождается положительными эмоциями, тем самым формируется аттракция. расположение работника к клиенту или партнеру.

Прием «зеркало отношений» состоит в доброй улыбке и приятном выражении лица, свидетельствующем, что «я - ваш друг». А друг – это сторонник, защитник. У собеседника возникает чувство защищенности, что образует положительные эмоции и вольно или невольно формирует аттракцию.

Прием «золотые слова» заключается в высказывании в адрес человека комплиментов, способствующих эффекту внушения.

III. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Рассмотрено содержание понятия «общение», его функции, этапы общения; стороны общения, их общая характеристика (общение как обмен информацией, общение как взаимодействие, общение как восприятие и понимание других людей); характеристика вербальных и невербальных средств общения; основные эффекты в восприятии других людей; виды общения (деловое, личное); качества человека, важные для общения, стили общения; барьеры в межличностном общении, причины и условия их формирования; общение в условиях конфликта; особенности эффективного общения; правила, повышающие эффективность общения.

Данный материал занятия является базовым. Знание данного материала позволит учащимся расширять свой кругозор, понимание и системное восприятие учебного материала на последующих лекционных, групповых и практических занятиях.

Ответить на вопросы учащихся.

Дать задание для самостоятельной работы.

ПСИХОФИЗИОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВОДИТЕЛЯ

ЛЕКЦИЯ 4

ЭМОЦИОНАЛЬНЫЕ СОСТОЯНИЯ И ПРОФИЛАКТИКА КОНФЛИКТОВ

Цель: Систематизировать и актуализировать знания присутствующих, по вопросам касающимся эмоционального состояния и профилактики конфликтов.

Учебные вопросы:

1. Эмоциональное состояние водителя в различных ситуациях.
2. Саморегуляция эмоциональных состояний.
3. Конфликты на дорогах и их профилактика.

Время: 2 академических часа (90 мин)

Место проведения:

Метод: устное изложение материала, демонстрация иллюстративного материала, комбинирование изложения и демонстрации изображений.

Учебно-материальное обеспечение (материальная часть): оборудование лекционного зала, техническое оснащение аудитории для проведения практических занятий, программные продукты, ПЭВМ.

Ход занятия

I. Вводная часть (5 мин.)

Проверка присутствующих по списку. Проверка готовности учащихся к лекции. Формулирование темы, учебной цели и вопросов лекции.

II. Основная часть (80 мин.)

Изложение учебного вопроса 1. Эмоциональное состояние водителя в различных ситуациях

Раскрываются основные понятия темы: эмоции, поведение водителя; эмоциональные состояния (гнев, тревога, страх, эйфория, стресс, фрустрация); изменение восприятия дорожной ситуации и поведения в эмоциональных различных состояниях;

Изложение учебного вопроса 2. Саморегуляция эмоциональных состояний.

Рассматривается управление поведением на дороге; экстренные меры реагирования; способы саморегуляции эмоциональных состояний;

Изложение учебного вопроса 3. Конфликты на дорогах и их профилактика

Рассматриваются примеры конфликтные ситуации и конфликты на дороге; причины агрессии и враждебности у водителей и других участников дорожного движения; тип мышления, приводящий к агрессивному поведению; изменение поведения водителя после употребления алкоголя и медикаментов; влияние плохого самочувствия на поведение водителя; профилактика конфликтов; правила взаимодействия с агрессивным водителем.

III. Заключительная часть (5 мин.)

Подведение итогов лекции. Контроль усвоения материала, проверка степень достижения цели лекции.

Методические рекомендации по проведению лекции

Обосновывать важность рассматриваемого учебного вопроса. Основные положения давать под запись.

Приводить конкретные примеры из опыта.

Обратить внимание на правильность ведения конспектов.

Учебный материал излагать с использованием кадров в Microsoft PowerPoint, схем и плакатов.

Поддерживать связь с аудиторией.

Контроль качества усвоения учебного материал производить кратким опросом по изложенному материалу.

Подводить итог рассмотренного вопроса и приступать к изложению следующего учебного вопроса.

Сделать выводы по материалу занятия, подвести итог занятия, ответить на вопросы обучаемых. Дать задание на самостоятельную работу.

I. ВВОДНАЯ ЧАСТЬ

Одним из важных качеств водителя является способность не поддаваться растерянности, страху, быстро и решительно действовать в сложной и опасной обстановке, что зависит от его эмоциональной устойчивости и волевых качеств. Волевые качества помогают управлять своим поведением в соответствии с обстановкой, подавлять отрицательные эмоции, преодолевать трудности. Основными волевыми качествами водителя являются дисциплинированность, решительность, самообладание и настойчивость. Эмоциональный склад человека во многом зависит от его темперамента и черт характера. Темперамент определяет уровень общей способности человека к активности, энергию, ритм жизни, эмоциональность.

II. ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ

1. Эмоциональное состояние водителя в различных ситуациях

Многообразие эмоциональных проявлений человека выражается в эмоциональных реакциях, эмоциональных процессах, чувствах, эмоциональных состояниях, отношениях, устойчивых чертах личности. Термин «эмоции» в широком смысле объединяет все эти понятия. Эмоциональные явления, внешнее выражение эмоций давно вызывают у психологов практический и научный интерес. Эмоциональные состояния представляют собой класс эмоциональных явлений и являются специальным предметом отрасли психологической науки – *психологии состояний*, а также большой области психологического знания – *психологии эмоций*. Изучение эмоционального состояния как самостоятельного психологического феномена возможно на стыке психологии эмоций и психологии состояний. Эмоциональное состояние рассматривается также в инженерной психологии, психологии труда, возрастной психологии, клинической психологии, специальной психологии.

В психологическом словаре эмоции (от французского *emotion*, от латинского *emovere* – волную, потрясаю) определяются как особый класс психических процессов и состояний, связанных с инстинктами, потребностями и мотивами, отражающих в форме непосредственного переживания (удовлетворения, радости, страха и т. д.) значимость действующих на индивида явлений и ситуаций для осуществления его жизнедеятельности. Данное определение позволяет сделать вывод о том, что формой существования эмоций является актуально переживаемое состояние.

В психологии эмоции делятся на *чувства, аффекты, собственно эмоции и настроение*.

Психология состояний рассматривает классы психических состояний: *деятельностные, мотивационные, волевые*.

Эмоции - это отражения субъективного отношения человека к объектам и явлениям окружающего мира, другим людям и самому себе в форме непосредственного переживания.

Эмоции составляют неотъемлемую часть человеческого существования. Все, с чем человек сталкивается в повседневной жизни, вызывает у него определенное отношение. Одни

объекты и явления вызывают симпатию, другие отвращение. Одни вызывают интерес и любопытство, другие безразличие. Таким образом, наиболее существенной характеристикой эмоций является их *субъективность*.

Эмоции имеют определенные отличительные признаки.

Рассмотрим характеристики эмоций.

1. Полярность. Эмоции обычно отличаются положительным или отрицательным знаком: удовольствие-неудовольствие, веселье-грусть. Но следует отметить, что эмоциональные переживания носят неоднозначный характер. Один и тот же объект может вызывать несогласованные, противоречивые эмоциональные отношения. Это явление получило название *амбивалентность* (двойственность) чувств. Обычно амбивалентность вызвана тем, что отдельные особенности сложного объекта по-разному влияют на потребности и ценности человека.

2. Энергетическая насыщенность. С помощью эмоций человек способен к напряжению и разрядке, и в этом проявляется энергетика эмоций. Эмоции способны повышать активность, тонус человека и понижать. В связи с этим различают эмоции *стенические*, характеризующиеся повышением активности (восторг, гнев) и *астенические* – сопровождающиеся понижением активности (грусть, печаль).

3. Интегральность. Эмоции охватывают весь организм и придают переживаниям окраску. В эмоциональном переживании участвуют все психофизиологические системы человека. Так, индикаторами эмоционального состояния служат: сдвиги частоты пульса, дыхания, температуры тела, кожно-гальваническая реакция и т.п.

Каковы *функции* эмоций? Под воздействием негативных эмоциональных состояний у человека может происходить формирование предпосылок к развитию разнообразных болезней. И наоборот, существует значительное количество примеров, когда под влиянием эмоционального состояния ускоряется процесс исцеления. Неслучайно принято считать, что слово тоже лечит. В этом проявляется *регуляторная* функция эмоций и чувств.

Кроме того, что эмоции и чувства выполняют функцию регуляции состояния организма, они также задействованы и в регуляции поведения человека в целом. Это стало возможным потому, что человеческие чувства и эмоции имеют длительную историю филогенетического развития, в ходе которого они стали выполнять целый ряд специфических функций, свойственных только человеку. Прежде всего, к таким функциям следует отнести *оценочную* функцию эмоций, которая выражается в обобщенной оценке событий. Благодаря этому эмоции позволяют определить полезность и вредность воздействующих на человека факторов и реагировать, прежде чем будет определено само вредное воздействие. Например, человек, переходящий дорогу, может испытывать страх различной степени в зависимости от складывающейся дорожной ситуации.

Оценочная, или отражательная, функция эмоций и чувств непосредственно связана с *побудительной, или стимулирующей*, функцией. Например, в дорожной ситуации человек, испытывая страх перед приближающейся машиной, ускоряет свое движение через дорогу.

Существует и *коммуникативная* функция эмоций. Мимические и пантомимические движения позволяют человеку передавать свои переживания другим людям, информировать

их о своем отношении к предметам и явлениям окружающей действительности.

Исследованиями установлено, что количество адреналина в крови водителей увеличивается в зависимости от характера выполняемой ими работы. Так, если принять увеличение этих веществ в крови у водителей грузовых автомобилей по сравнению с до рабочим временем за 100 %, то у водителей, занятых на пригородных пассажирских перевозках, их количество возрастет до 141 %. При городских пассажирских перевозках до 200 %, а у водителей такси до 210 %. Это свидетельствует о значительном эмоциональном напряжении водителей, особенно при управлении автомобилем в городских условиях.

Таким образом, эмоции получают не только внешнее выражение, но и вызывают перестройку жизненно важных физиологических функций. В результате чего мобилизуются и резервные возможности организма, что повышает уровень протекания всех психофизиологических процессов: обостряется зрение и слух, появляется общая собранность, повышается бдительность и осторожность, ускоряются процессы мышления, уменьшается время сенсомоторных реакций, увеличивается мышечная сила и выносливость, повышаются интенсивность внимания и скорость его переключения, возрастает физическая и умственная работоспособность.

Известно много примеров, когда люди под влиянием эмоционального возбуждения совершали непосильные для них в обычных условиях поступки. Академиком В.В.Париным описан случай, когда человек при виде несущегося на него быка перепрыгнул забор такой высоты, что многие месяцы спустя каждый раз, проходя мимо, останавливался и долго глядел на этот высокий забор в полном недоумении. Подобные факты подтверждают, что в определенных жизненных ситуациях эмоциональные состояния способствуют мобилизации физиологических резервов, помогают человеку избежать опасности и бороться за жизнь.

Эмоцией называется переживание человеком своего отношения к тому, что он познает, делает, т.е. к предметам и явлениям окружающего мира, к другим людям и их поступкам, к своей работе, к самому себе и своим действиям.

Эмоции являются функцией нервной системы. По длительности и силе проявления эмоций различают настроение и аффекты. *Настроение* – это длительно протекающая эмоция, которая может иметь положительную или отрицательную окраску и в соответствии с этим по-разному влиять на поведение человека. *Аффект* – это короткие, бурно протекающие переживания, эмоциональные вспышки.

У водителя, кроме переживаний, свойственных вообще каждому человеку, могут возникать выраженные эмоции в связи с его профессиональной деятельностью. Причинами возникающих эмоций за рулем могут быть: опасные ситуации на автомобильных дорогах, езда в условиях плохой видимости, ответственность за жизнь и здоровье пассажиров, неудовлетворительное состояние дороги, плохие метеорологические условия, необходимость резкого торможения или внезапное изменение направления движения из-за создавшейся дорожной обстановки. Указанные ситуации могут вызвать различные по силе проявления, а иногда и противоположные по характеру эмоции: положительные или отрицательные, т.е. приятные или неприятные переживания.

Управление автомобилем является эмоциональным видом человеческой деятельности. Эмоции, возникающие за рулем автомобиля, во многом определяют степень работоспособности водителя. Например, опасная дорожная ситуация может вызвать у водителя отрицательные эмоции, подавляющие его психическую деятельность, снижение работоспособности. Но эта же ситуация может повысить жизненную энергию водителя, обострить его сообразительность и находчивость.

Эмоции могут быть *устойчивыми* или *кратковременными*. Эмоционально устойчивые водители обычно уравновешенные люди с устойчивыми настроениями, имеющие глубокие устойчивые интересы. Эмоционально неустойчивые водители – эмоционально неуравновешенные люди. Это может проявляться в неустойчивости эмоций, например, в быстрой смене настроений или в быстрой эмоциональной притупляемости. Специальные исследования показали, что водители эмоционально неуравновешенные значительно чаще являются нарушителями правил движения и участниками дорожно-транспортных происшествий. Хорошо известно, что для таких профессий, как летчик, машинист, водитель, лица с ярко выраженной эмоциональной возбудимостью непригодны, так же как и эмоционально пассивные лица. Отсюда закономерно требование систематического изучения водителей в процессе их профессиональной деятельности с фиксацией внимания на степени эмоциональной возбудимости, устойчивости эмоций, умении владеть эмоциями и проявлении водителем волевых качеств.

Воля – это способность человека управлять своими действиями и поступками. Волевые действия всегда направлены на достижение сознательно поставленной цели и исходят из определенных мотивов.

Эмоциональные состояния длительны и устойчивы. Они согласовывают потребности и устремления человека с его возможностями и ресурсами в каждый конкретный момент времени.

Настроение – самое длительное эмоциональное состояние, окрашивающее все поведение. Настроение отличают меньшая интенсивность и меньшая предметность. Оно отражает бессознательную обобщенную оценку того, как на данный момент складываются обстоятельства. Настроение может быть радостным или печальным, веселым или угнетенным, бодрым или подавленным, спокойным или раздраженным и т. д. Настроение зависит от общего состояния здоровья, от работы желез внутренней секреции и, особенно, от тонуса нервной системы. Настроения могут различаться по продолжительности. Устойчивость настроения зависит от многих причин: возраста человека, индивидуальных особенностей его характера и темперамента, силы воли, уровня развития ведущих мотивов поведения. Настроение может окрашивать поведение человека в течение нескольких дней и даже недель. Более того, настроение может стать устойчивой чертой личности. Именно эту особенность настроения подразумевают, когда делят людей на оптимистов и пессимистов.

Эмоции возникают при избыточной мотивации по отношению к реальным приспособительным возможностям индивида. В зависимости от того, в каком из двух факторов в балансе мотивации и возможностей субъекта быстрее наступает несоответствие, можно выделить две категории причин, вызывающих возникновение эмоций: 1) недостаточность приспособи-

тельных возможностей, 2) избыточная мотивация. В первом случае эмоция возникает вследствие того, что субъект не может или не умеет дать адекватный ответ на стимуляцию (ситуации, отличающиеся новизной, необычностью или внезапностью). Во втором случае имеют место избыточная мотивация, не находящая применения (перед действием, после действия), и избыточная мотивация в социальном поведении (социально значимое, социально нежелательное, социально непонятное поведение).

Традиционным считается деление эмоций на *положительные* и *отрицательные*. Эта общая классификация эмоций требует уточнения. Например, такие эмоции, как гнев, страх, стыд, не могут быть безоговорочно отнесены к категории отрицательных, негативных. Гнев иногда прямо соотносим с приспособительным поведением и еще чаще — с защитой и утверждением личностной целостности. Страх также связан с выживанием и наряду со стыдом способствует регуляции разрешительной агрессивности и утверждению социального порядка. Вместо того чтобы говорить об отрицательных и положительных эмоциях, более точно было бы считать, что существуют такие эмоции, которые способствуют психологической энтропии, и такие, которые облегчают конструктивное поведение. В этом смысле будет ли данная эмоция положительной или отрицательной, зависит от интраиндивидуальных процессов взаимодействия субъекта и окружающей его среды, так же как от более общих эволюционных и экологических факторов.

В зависимости от глубины, интенсивности, длительности и степени дифференцированности можно выделить следующие *виды эмоциональных состояний*: гнев, тревога, страх, эйфория, стресс, фрустрация.

Существует классификация эмоций по отношению к деятельности и, соответственно, их деление на побуждающие к действию, вызывающие напряжение и тормозящие действие, угнетающие.

Известны классификации эмоций: по происхождению от групп потребностей — биологические, социальные и идеальные эмоции, по характеру действий, от которых зависит вероятность удовлетворения потребности, — контактные и дистантные.

Обширная область состояний человека объединяется понятием стресс.

Под стрессом (от англ. *stress* — давление, напряжение) понимают эмоциональное состояние, возникающее в ответ на всевозможные экстремальные воздействия.

Ни одному человеку не удастся жить и работать, не испытывая стрессов. Одни люди справляются со стрессами легче, чем другие, т.е. являются стрессоустойчивыми.

Эмоциональным состоянием, близким к стрессу, является синдром *эмоционального выгорания*. Данное состояние возникает у человека, если в ситуации психического или физического напряжения он длительное время испытывает отрицательные эмоции. При этом он не может ни изменить ситуацию, ни справиться с негативными эмоциями. Эмоциональное выгорание проявляется в снижение общего эмоционального фона, равнодушие, уход от ответственности, негативизм или циничность по отношению к другим людям, потеря интереса к профессиональным успехам, ограничение своих возможностей. Как правило, причинами эмоционального выгорания становятся монотонность и однообразие работы, отсутствие для

карьерного роста, профессиональное несоответствие, возрастные изменения и социально-психологическая дезадаптация. Внутренними условиями для возникновения эмоционального выгорания могут быть акцентуации характера определенного типа, высокая тревожность, агрессивность, конформность, неадекватный уровень притязаний. Эмоциональное выгорание препятствует профессиональному и личностному росту и, также как и стресс, приводит к психосоматическим нарушениям.

Близким по своим проявлениям к стрессу является эмоциональное состояние фрустрации.

Фрустрация (от лат. *frustration* обман, расстройство, разрушение планов) – состояние человека, вызываемое объективно непреодолимыми (или воспринимаемыми) трудностями, возникающими на пути к достижению цели. Фрустрация сопровождается набором отрицательных эмоций, способных разрушить сознание и деятельность. В состоянии фрустрации человек может проявлять озлобленность, подавленность, внешнюю и внутреннюю агрессию.

Например, при выполнении какой-либо деятельности человек терпит неудачу, что вызывает у него отрицательные эмоции – огорчение, недовольство собой. Если в такой ситуации окружающие люди поддержат, помогут исправить ошибки, пережитые эмоции останутся лишь эпизодом в жизни человека. Если неудачи повторяются, и значимые люди при этом упрекают, стыдят, называют неспособным или ленивым, у этого человека обычно развивается эмоциональное состояние фрустрации.

Гнев – эмоциональное состояние, отрицательное по знаку, как правило, оказывается в форме аффекта. Гнев вызывает подъем жизненных сил, хотя и кратковременный. Причинами гнева является чувство физического или психологического препятствия на пути к цели. Это могут быть физические помехи, правила, законы или же личная беспомощность. Если препятствия незначительные и неопределенные, непосредственная реакция может в гневе не выражаться. Однако если определенный барьер действительно мешает достижению желаемой цели, гнев рано или поздно обязательно возникнет. Другие причины гнева заключаются в личном образе. Низкие уровни гнева можно удерживать в течение длительного времени. Крайние взрывы его вредны для здоровья.

Гнев, отвращение, презрение – это разные эмоции, но в жизни они часто взаимодействуют. Комбинация этих трех эмоций является основным аффективным компонентом враждебности. Много причин гнева можно отнести к факторам, вызывающим фрустрацию. Переживание гнева характеризуется высоким уровнем напряженности и импульсивности. Чувство уверенности в себе во время гнева значительно выше, чем при любой отрицательной эмоции. Ситуации, которые вызывают гнев, часто вызывают сразу и презрение. Адаптивные функции гнева отчетливее проявляются в эволюционной перспективе, чем в повседневной жизни. Гнев мобилизует энергию для самозащиты и предоставляет индивиду ощущение активности и силы. Отвращение – это реакция на что-то субъективно очень неприятное, отрицательное эмоциональное состояние, обусловлено столкновением (физическое взаимодействие, коммуникация) с объектами (предметами, людьми, обстоятельствами и т.п.), которые

не соответствуют идеологическим, нравственным и эстетическим принципам и установкам субъекта.

Профили эмоций в ситуациях враждебности и гнева очень сходны. Прослеживается сходство враждебности со сразу и пренебрежением, хотя последние два эмоции существенно отличаются степенью выраженности и относительным распределением показателей, характеризующих отдельные эмоции. Гнев, отвращение и пренебрежение взаимодействуют с другими аффекта и познанием. Стойкое взаимодействие между любой из этих эмоций и когнитивных структурами может рассматриваться как характеристика враждебности личности. Управление гневом, отвращением, пренебрежением трудно. Неуправляемое влияние этих эмоций на мышление и деятельность может создать серьезные проблемы адаптации, привести к возникновению психосоматических симптомов.

Проявление отрицательных эмоций играет важную роль в межличностных агрессиях.

Восприятие дорожной ситуации и поведения водителя меняются в зависимости от эмоционально различных состояниях.

Водители выбирают режим движения на основании анализа информации о дорожных условиях. Ее объем (геометрические параметры дороги, средства регулирования, интенсивность движения, придорожное пространство) в процессе движения изменяется в широких пределах. Надежность работы человека и его работоспособность могут поддерживаться на необходимом уровне лишь при условии, если объем поступающей к нему информации находится в оптимальных пределах. Оптимальное количество информации определяет эмоциональное состояние водителей, от которого во многом зависит безопасность движения. Из данных, полученных учеными следует, что около 80 % ДТП происходит из-за эмоциональной неустойчивости водителей (сильное волнение, раздражение, гнев), приводящей к ошибкам.

При разработке мероприятий по безопасности дорожного движения роль водителя, его возможности в восприятии и оценке дорожных условий учитываются недостаточно. Предпочтение отдается одному показателю времени реакции. Его принимают постоянным для любых дорожных обстановок, в то время как наблюдения указывают, что время реакции изменяется в широких пределах и зависит от дорожных условий, продолжительности нахождения водителя за рулем, его возраста, физического состояния и т.д. Большая часть исследований в области влияния человеческого фактора на безопасность движения была направлена на регистрацию и оценку действий водителя, что проявляется в изменениях скорости или траектории движения. Между тем, изменение скорости или траектории движения – это последняя фаза в сложном процессе восприятия окружающей обстановки при движении по дороге.

Очень часто реакция водителя на какой-либо элемент дорожной обстановки направлена не на изменение скорости, как того требует дорожно-транспортная ситуация, а на увеличение нервного возбуждения, влияние которого сказывается не в момент его появления, а через некоторое время, по мере распространения процесса возбуждения в коре головного мозга. Данное обстоятельство указывает на то, что водители допускают ошибки не только в момент возникновения аварийной ситуации, но через некоторое время, после, казалось бы, благопо-

лучного выхода из нее. Этим объясняется тот факт, что часть дорожно-транспортных происшествий происходит не на самом опасном участке дороги, а на некотором удалении от него.

Эффективность использования средств регулирования дорожного движения во многом зависит от того, насколько правильно были учтены условия, при которых эти средства должны применяться и насколько они соответствуют психофизиологическим особенностям водителя. Исследования показывают, что любое средство регулирования позволяет снизить аварийность и улучшить условия работы, если оно выбрано с учетом особенностей восприятия водителя. Подтверждением этого являются проведенные в МАДИ исследования, которые позволили установить, что при движении по дороге взгляд водителя в течение 95 % всего времени находится в определенной зоне. Эту зону называют *полем концентрации внимания*. Размеры ее изменяются в соответствии с ростом скорости движения. В целях обеспечения своевременного и правильного восприятия элементов дорожной обстановки (дорожные знаки, разметка, указатели направлений, ограждения) время, необходимое для их восприятия (распознавание, расшифровка, осмысливание), должно соответствовать времени нахождения этих элементов в поле концентрации внимания водителя. В таком случае водитель работает в комфортной обстановке, у него нет дополнительного раздражителя, вызывающего гнев.

Психофизиологические возможности водителя в приеме и переработке поступающей информации велики, но не безграничны. Ошибки, наблюдающиеся в работе водителя, являются вследствие превышения этих возможностей, то есть утомлении. Исследования, проведенные на автомагистралях, показали, что до 14 % дорожно-транспортных происшествий происходит из-за утомления водителей.

Повышение надежности работы водителя - как оператора системы «водитель – автомобиль – дорога - среда» – является приоритетным в области политики повышения безопасности движения. Водитель, с точки зрения кибернетики, является очень сложной вероятностной системой. Основным отличием вероятностных систем является то, что действия таких систем в любой ситуации можно предсказать лишь приблизительно с большей или меньшей степенью вероятности. Управляющий элемент в транспортной системе – водитель. Основным источником информации для него служит дорога. Воспринимая органами чувств (в первую очередь зрением) дорожную обстановку, водитель назначает определенный режим движения автомобиля. Сопоставляя затем характеристики этого режима и дорожной обстановки, водитель автомобиля получает дополнительную информацию о возможности безопасного проезда и в случае необходимости вносит коррективы в назначенный режим. Таким образом, подсистема «водитель» может рассматриваться как детерминированная и задача обеспечения надежной работы водителя сводится, в первую очередь, к организации дорожной обстановки с учетом его психофизиологических возможностей. Это достигается применением эффективных средств регулирования дорожного движения и рациональной установкой их в поле зрения водителя, исключение или ограничение размещения в полосе отвода предметов, отвлекающих внимание водителя и повышающих эмоциональное напряжение и т.д.

Из изложенного следует, что работоспособность водителя, а, следовательно, и его

надежность при прочих равных условиях определяется характеристиками дорожной обстановки. При этом элементы дорожной обстановки, как и управляющие действия при их осуществлении в процессе маневра находят отражение в психике водителя, вызывая эмоциональное напряжение.

2. Саморегуляция эмоциональных состояний.

Саморегуляция — понятие, используемое в различных социальных науках, в частности в психологии, связанное с обеспечением самоорганизации различных видов психической активности человека.

В результате саморегуляции могут возникать три основных эффекта:

- эффект успокоения (устранение эмоциональной напряженности);
- эффект восстановления (ослабление проявлений утомления);
- эффект активизации (повышение психофизиологической реактивности).

У каждого человека при напряженных эмоциональных состояниях меняется мимика, повышается тонус скелетной мускулатуры, темп речи, появляется суетливость, приводящая к ошибкам в ориентировке, изменяются дыхание, пульс, цвет лица. Эмоциональное напряжение скорее всего пойдет на убыль, если внимание человека переключится от причины гнева, печали или радости на их внешние проявления — выражение лица, слезы или смех и т.д. Это говорит о том, что эмоциональные и физические состояния человека взаимосвязаны, а потому обладают способностью взаимовлияния. Поэтому, видимо, одинаково правомерны утверждения: «Мы смеемся потому, что нам весело» и «Нам весело потому, что мы смеемся».

Существует много психологических типов людей. Есть люди спокойные, уравновешенные, они не спешат, во всем для них важен расчет и скрупулезная точность. Для других важна скорость, характерна спешка, свои дела они делают второпях, боясь опоздать или не доделать. Третьи наоборот слишком медлительны, долго просчитывают варианты, подбирают наиболее благоприятное для них решение тех или иных проблем.

Носители таких психотипов есть и среди водителей. Место работы каждого из них — дорога. А ведь стиль езды как нельзя лучше характеризует «начинку» человека. Дорога открывает черты характера.

И если человек импульсивный, «горячий», и тщательно скрывает это на работе, он держит себя в руках. У него есть воля подавить в себе нарастающее чувство гнева или раздраженности. Но это маска. Человек надевает ее, придя на работу. Но человек не может сдерживаться все время, ему нужна «разрядка». И если разрядка наступит в тот момент, когда человек сел за руль, он будет проявлять резкость и даже грубость.

Его будет раздражать все, и он, стараясь объехать все препятствия, начинает вести себя активно, возможно, даже спешить. Спешить проехать на желтый сигнал светофора, спешить проехать перед человеком, переходящим дорогу. Но спешка на дороге, в условиях плотного потока не дает никакого выигрыша во времени.

Нередко водителю приходится садиться за руль в тревожном состоянии, поэтому нужно прислушаться к некоторым советам автолюбителей. Ведь это состояние может ослабить внимание и бдительность и привести к ДТП. Как же избежать беды?

85% аварий происходят потому, что водитель не смог вовремя заметить появившуюся опасность. Связано это может быть со многими причинами, немаловажная среди них – эмоциональное и физическое состояние человека. То, в каком состоянии находится водитель, будучи за рулем, во многом определяет его безопасность. В тревожном или напряженном, подавленном или чрезмерно возбужденном состоянии вероятность стать участником ДТП значительно возрастает. Поэтому водителю очень важно уметь контролировать себя. Понятно, что если болит голова, можно выпить таблетку, если замучил насморк, помогут капли. Но не существует микстур и спреев, способных вернуть водителю спокойствие. Что же делать? Прислушайтесь к некоторым советам автолюбителей.

Снять чрезмерное нервно-психическое напряжение и расслабить напряженные мышцы может помочь упражнение «дыхание по кругу». Но прежде чем к нему приступить, нужно, в первую очередь, начать дышать глубоко и ровно. Ведь в стрессовых ситуациях человек, как правило, дышит поверхностно и часто, от чего происходит рассогласование между работой сердца и дыханием, что еще больше усиливает напряжение.

Чтобы исправить ситуацию, нужно удобно сесть, прощупать пульс, запомнить его ритм, а затем начать дышать так: вдох на четыре удара пульса, выдох также на четыре удара. После выдоха нужно не дышать столько секунд, сколько это не будет вызывать неудобства и неприятные ощущения (через силу задерживать дыхание не нужно).

Выполнять такое упражнение можно в течение одной-трех минут. Оно поможет согласовать работу сердца и дыхание. После этого можно переходить к дыханию «по кругу». Выполняется оно так: вдох на счет 1, 2, 3, 4, потом выдох на тот же счет 1, 2, 3, 4. При этом образно нужно представить, что вдох вы делаете по позвоночнику вверх, а выдох от бровей вниз до пупка. Это первый совет автолюбителям. Выполнив эти упражнения и почувствовав облегчение, можно поворачивать ключ в замке зажигания и ехать. Если же стрессовая ситуация «нагнала» во время движения, лучше всего съехать на обочину, включить «аварийку», «продышать» ситуацию и только после этого продолжать движение.

Когда накапливаются стрессы, происходят различные волнения и конфликтные ситуации, а нужно садиться за руль, важно уметь бороться со своими отрицательными эмоциями. Ведь они могут стать весьма нежелательными попутчиками в пути.

Радикальный способ борьбы с ними – следующее дыхательное упражнение: встаньте, сделайте полный вдох, медленно поднимая руки вверх. Оставшись в этом положении, не дышите три-четыре секунды. Пальцы рук должны быть сжаты в кулак. Затем нужно быстро наклониться вперед на прямых ногах. Руки опустить вниз, мышцы рук расслабить. Выдыхая, важно произнести «Ха».

Дальше нужно выпрямиться, сделать вдох и поднять руки вверх. Выдохнув через нос, можно опустить руки. Затем повторить это упражнение три-четыре раза. Оно помогает справиться с негативными эмоциями, овладевшими человеком. Сделав все по правилам, можно

спокойным и уравновешенным садиться за руль. А это значит, что дорога будет безопасной.

Человек управляет машиной так же, как он живет. Поэтому многие черты характера водителя проявляются за рулем даже в большей степени, чем в жизни. Нежелательные для водителя качества: импульсивность, агрессивность, нерешительность, чрезмерная склонность к риску, неуважение и нетерпимость к людям, недисциплинированность, конфликтность, излишняя самоуверенность, раздражительность.

Что делать, если вы испытываете за рулём внезапные вспышки гнева? Если агрессия за рулём возникает у вас всё чаще, то это уже серьезная психологическая проблема, которую необходимо преодолевать. Она опасна тем, что водитель реагирует агрессивно даже на ситуации, не являющиеся конфликтными.

- Планируйте своё время. Выезжайте немного раньше, учитывая все задержки и остановки на пути следования.

- В пробке можно послушать приятную музыку или аудиокнигу. Можно освоить специальные релаксационные упражнения.

- Не отвечайте грубостью на грубость, в таком случае вы теряете контроль над собой, тем самым позволяя обидчику вами манипулировать.

- Сохраняйте спокойствие, ведь постоянные конфликты могут привести к серьёзным проблемам со здоровьем.

Количество автомобилей на наших дорогах увеличивается, а значит, растет и число потенциально опасных ситуаций, разрастаются пробки, водить становится сложнее, припарковаться - проблемнее, успеть вовремя малореально. Следствием всего вышеперечисленного является постоянно сопутствующий вождению стресс. Вот несколько способов победить стресс и улучшить свое состояние.

- Постарайтесь настроить себя на спокойствие. Будьте доброжелательны ко всем окружающим водителям и пешеходам, даже если они ведут себя неправильно и вызывающе. Попробуйте мысленно поговорить с ними: за «хорошее поведение» на дороге благодарите, красивым машинам делайте комплименты, за свои некорректные маневры извиняйтесь, а за чужое «хамство» просто журите, как нерадивого ученика.

- Эмоциональное постоянное напряжение, вызванное стрессом, постепенно приводит к истощению энергетических запасов. Хорошо себя чувствовать и не испытывать излишней нервозности поможет правильное питание. Перед ежедневными поездками на работу и утренними пробками необходимо как следует позавтракать дома. Любая «углеводная еда» (сладкое, фрукты) расслабляет организм и снимает нервное напряжение. Жевание – движение челюстями – увеличивает кровоснабжение головы, так что можно просто воспользоваться жвачкой.

- Предусмотрите возможность слушать в машине музыку. Стресс, чрезмерную возбужденность и раздражение хорошо снимают классика и природные звуки (шум моря, дождя, звуки леса, пение птиц). Расслабляют и поднимают настроение ритмичные мелодии типа

маршей – на современном языке это динамичные танцевальные композиции, легкая поп-музыка.

– Проблему пробок нужно постараться принять следующим образом: из пробки мы никуда не денемся, поэтому нервничать и закипать абсолютно бессмысленно, а нужно попробовать изменить свое отношение к ситуации и немного поработать над собой. - Постарайтесь не дергаться, не переживать, подумайте о чем-нибудь продуктивном, хорошем, вспомните какой-нибудь приятный или забавный случай. Можно что-нибудь мысленно спланировать, подумать о приятной перспективе.

– Не отвлекайтесь надолго на посторонние вещи, телефон, газету, чтобы не притупилось внимание.

– Всегда держите под рукой аскорбинку. Если вдруг у вас затуманился взор или закружилась голова, сразу съешьте пару штучек. Успокоительные средства принимать нельзя – они притупляют внимание, увеличивают скорость реакции, затормаживают.

– Если вы чувствуете за рулем сильное напряжение, надо остановиться и выйти из машины. Можно просто постоять и эмоционально «остыть» или же дать волю действиям (потянуться, попрыгать, побегать), чтобы вышла избыточная перевозбужденность, эмоции и адреналин.

Как вести себя за рулем в опасной ситуации? Управление машиной – это череда ответных действий на постоянно меняющуюся обстановку на дороге. Многих ДТП можно было бы избежать, если бы, вместо того, чтобы растеряться и беспорядочно маневрировать, либо тормозить, водитель не терял хладнокровия и реагировал на все обдуманно, адекватно, как при обычной езде. Водители попадая в опасную ситуацию, ведут себя по-разному, соответственно, и положительные, и отрицательные реакции у них различны. Во многом поведение зависит от профессиональной подготовки и психофизиологических особенностей каждого. К примеру, человек с холерическим темпераментом, по большому счету, к встрече с опасностью подготовлен плохо, но если есть приличный водительский стаж, то уверенность не покинет его и в аварийной обстановке.

Водитель-флегматик, не имеющий особых навыков вождения, равнодушный ко всему в силу своих особенностей характера, вполне может растеряться и действовать необдуманно, допуская ошибки.

Существенно влияет на реакцию водителя его эмоциональное состояние. Находящийся под влиянием стресса человек обладает заторможенной реакцией, движения замедлены, способность мыслить логически и совершать точные действия отсутствует. К тому же часто проявляется неоправданная агрессия, что очень опасно как для него самого, так и для окружающих.

Стоит придерживаться некоторых нижеследующих рекомендаций, которые возможно помогут выйти из ДТП без повреждений или с минимальным ущербом.

Главное – это сохранять, в первую очередь, спокойствие, уверенность в себе. Осознание того, что можно если не предотвратить аварию, то существенно облегчить ее исход по-

может реализовать задуманное.

Умение мгновенно дать оценку сложившейся на дороге обстановке и предвидеть возможные последствия также облегчит выполнение внезапно возникшей сложной задачи. Очень важно принять именно то решение, которое вреда не причинит находящимся в машине и не подвергнет риску жизнь окружающих, не причастных ни к чему людей.

Выполняя какие-либо действия, необходимо быть готовым к их непредвиденным изменениям, в зависимости от обстоятельств.

Лицо, владеющее в совершенстве подобными навыками и отлично знающее Правила дорожного движения, может с честью выйти из опасной ситуации, возникшей внезапно.

Бывают ситуации на дороге, в которых думать о сохранности машины не приходится, потому что главное – спасти здоровье, а, возможно, и жизнь свою и пассажиров. Такие аварийные ситуации часто называют критическими и это правильно, ведь цена ошибки может быть слишком высока.

3. Конфликты на дорогах и их профилактика

Дорога считается одним из ведущих источников стресса. А там, где стресс, там всегда конфликты. Напомним, что психологи определяют стресс — как состояние психического напряжения, которое обусловлено выполнением деятельности в сложных условиях. Это определение отлично подходит для описания дорожного вождения. Поэтому, для того чтобы не оказаться в «состоянии деятельностной дезорганизации», к которой могут привести конфликты на дорогах, желательно обладать необходимой информацией.

Часто конфликтность дорожных ситуаций определяется уже самим фактом вождения автомобиля, ведь машина считается источником повышенной опасности. Неисправности автомобиля вызывают у большинства водителей чувство тревоги, перерастающей в раздражительность.

Многое зависит от самого водителя — его характера, свойств личности и опыта вождения, его психоэмоционального состояния. Часто агрессивное поведение на дороге бывает вызвано такими отрицательными эмоциями, как острое разочарование или гнев.

Факторы внешней среды также влияют на психологическое состояние водителя, провоцируя создание конфликтных ситуаций. Немаловажным является наличие рядом конфликтного пассажира. Любое выяснение отношений может спровоцировать водителя на агрессивное вождение.

Конфликты возникают там, где появляются «пересекающиеся интересы». На дороге они часто пересекаются в самом прямом смысле слова. Основными причинами конфликтов на дороге являются конкуренция с другими водителями, а также неуважение друг друга.

Для разрешения конфликтных ситуаций на дороге можно применять следующие приёмы:

1. Соблюдайте правила дорожного движения.
2. Представьте водителя, раздражающего вас, в другой ситуации, например на отдыхе.

Проверьте, как изменится ваше отношение к нему.

3. Перед тем как ответить на претензии другого водителя, сделайте три небольших вдоха и выдоха.

4. Похвалите своего оппонента за то, в чём он действительно хорош.

5. Соблюдайте правило трёх Д: «дай дорогу дураку».

Агрессия – это любая форма поведения, нацеленного на оскорбление или причинение вреда другому живущему существу, не желающему подобного обращения.

Основные причины, которые вызывают агрессивное поведение водителей за рулем, несколько, и все они кроются в нашем подсознании. Даже самый спокойный человек может стать неуравновешенным типом, сядя за руль. Причинами такого отрицательного «преображения» могут быть следующие психологические аспекты:

— Подсознательное разделение водителей на «своих» и «чужих».

— Мнимое чувство безопасности за рулем и анонимность.

— Частые и долгие пробки.

— Плохие дороги.

— Производители авто и реклама.

«Свой» — «чужой»

Каждый водитель неосознанно разделяет всех людей на тех, которые вызывают симпатию и тех, которые не вызывают ее. Если мы видим водителя, непохожего на нас или не вызывающего симпатию, то мы сразу, на подсознательном уровне, начинаем испытывать чувство неприязни к нему.

Хотя эта неприязнь может быть иллюзорной, ведь одна модель поведения может быть неприменима к разным людям, даже если они из одной социальной категории. А мы в это время стараемся делить людей на классы, группы, мыслить стереотипно, что в корне неверно и может пагубно сказаться на дорожной ситуации. Необходимо абстрагироваться от стереотипных суждений и попробовать непредвзято взглянуть на каждого автомобилиста, чтобы сохранить свои нервы и здоровье окружающих.

Мнимое чувство безопасности и анонимность за рулем

Данное обстоятельство может стать причиной агрессии, когда вы ругаетесь на проезжающий мимо автомобиль, который совершил объезд не по правилам, сидя у себя в машине. Либо нервничаете, пропуская пешеходов, и начинаете тихо выругиваться на них, хотя они вас даже не слышат. Именно это ощущение, что вы в безопасности, что вы внутри своей машины, и никто не сможет вас идентифицировать, и вызывает причину ругани за рулем, а также отпускания весьма не лестных слов в адрес окружающим водителям и пешеходам.

И опять же здесь роль играет наше неумное подсознание, выводя наружу потаенные действия, кажущиеся с точки зрения морали неприемлемыми. Особенно это касается мегаполисов: здесь водитель оказывается среди множества незнакомых ему людей, и чувство анонимности только возрастет. Сейчас немного исправляет ситуацию запрет тонировки, так как человек уже не чувствует себя анонимной личностью, и желание сквернословить, а также нарушать ПДД «по-тихому» пропадает. Также для ликвидации «анонимных» нарушителей

предлагается ввести специальную программу, согласно которой граждане, заметившие нарушителя, смогут информировать о нарушении органы власти и государственного контроля.

Что касается чувства защищенности, то здесь напрямую играет роль размер автомобиля. Чем крупнее по размерам ваша «ласточка», тем вы будете больше чувствовать себя «выше» окружающих. Поэтому хамов и нарушителей на больших авто можно чаще увидеть раздраженными, чем водителей на небольших машинах.

Пробки на дорогах

Изнурительное и долгое нахождение в пробке, может стать причиной стресса и даже нервного срыва. Однако специалисты утверждают, что основная причина кроется в том, что пробка похожа на очередь, и люди начинают вести себя так, будто долго находятся в этой самой очереди. Отсутствие точной информации о длительности и причине пробки, а также отсутствие общей картины дорожной ситуации перед глазами может привести к стрессовой ситуации. Водитель начинает ворчать на окружающих и мысленно «поторапливать», чтобы автомобили двигались быстрее. Раздраженность автомобилистов только увеличивается с приближением к окончанию пробки.

Вносит свою лепту и двойственность мышления, возникающая из-за того, что водитель необъективно рассматривает себя и окружающих, то есть всегда считает себя правым на дороге, а окружающих - виноватыми. В такой ситуации важно посмотреть на себя со стороны и подумать: может быть, это вы нарушили правило, а не окружающие вас водители?

Плохие дороги

Неуравновешенность психологического состояния могут вызвать недостатки самой трассы. Ширина дороги влияет на повышение скорости, а ее качество — на качество самого автомобиля. Эксперты предлагают устанавливать светофоры и островки безопасности, чтобы водители не разгонялись.

Реклама автомобильной тематики

Зачастую реклама сама провоцирует нас быть «быстрее, выше, сильнее» на автомобиле, тем самым подвергая опасности на дороге и делая нас раздражительными. Поэтому воспринимать такую рекламу всерьез не стоит, это коммерческие компании играют с нашим воображением, чтобы получить свою заветную прибыль. Можно отнестись к агрессивной рекламе с юмором, ведь ситуация на дорогах постепенно меняется, и в перспективе лихачей, разъезжающих на необъятных автомобилях, может совсем не остаться.

Пьяный водитель за рулем — это чрезвычайное происшествие. Он создает угрозу для жизни и здоровья всех участников дорожного движения. Однако пьянство на автомобильном транспорте, несмотря на постоянную борьбу с ним все еще остается нерешенной проблемой. Алкоголь является наиболее частой причиной ДТП.

После приема алкоголя нарушается протекание психофизиологических процессов, определяющих своевременность и правильность действий водителя в сложных дорожных условиях. Снижается острота зрения и способность различать цвета, что замедляет восприятие быстро меняющейся дорожной обстановки. Увеличивается время восстановления функ-

ций зрения после ослепления светом фар встречных автомобилей. Отмечается нарушение глубинного зрения, что затрудняет водительский расчет. Выраженность этих нарушений зависит от дозы принятого алкоголя.

По данным мировой статистики, каждый четвертый несчастный случай на дороге прямо или косвенно связан с употреблением водителем лекарств. К наиболее серьезным побочным действиям медикаментов, влияющим на быстроту реакции человека за рулем, относятся сонливость, вялость, слабость, заторможенность, головокружение, нарушения зрения, перевозбуждение, расстройства координации.

Абсолютно противопоказаны водителю нейролептики, антидепрессанты, транквилизаторы, снотворные, наркотические анальгетики, противосудорожные средства, которые особенно часто вызывают побочные эффекты. Если человек вынужден принимать эти препараты, он должен садиться за руль не ранее, чем через 10–12 часов после последнего приема лекарства. При употреблении препаратов пролонгированного действия с указанием «ретард», SR или SL (медленное высвобождение), этот промежуток должен быть не менее 24 часов.

Даже фитопрепараты этого ряда у чувствительных к ним людей могут вызвать выраженный затормаживающий эффект.

Непосредственно перед вождением автомобиля не следует принимать фитосборы и БАДы, в состав которых входят растения с успокаивающим и снотворным действием. К ним относятся валериана, пустырник, пассифлора, кава-кава, шлемник. Но эти препараты можно принимать за 10–12 часов до начала трудового дня.

В период аллергии возрастает частота применения антигистаминных препаратов, к приему которых следует относиться с особой осторожностью. В этом плане самыми «тормозящими» являются старые препараты – димедрол, супрастин, диазолин и др., а самыми безопасными, практически не действующими на нервную систему – препараты последних поколений (например, фексофенадин, или другие, которые Вам посоветует врач).

В состав ряда препаратов входят кодеин (продеин, кофол) и фенobarбитал (корвалол и его аналоги), способные вызывать головокружение и другие центральные реакции, осторожно применяют сосудосуживающие глазные капли и капли в нос.

Какие же средства принимать водителям при простуде, кашле? Заболевания, сопровождающиеся высокой температурой и кашлем, требуют постельного режима. Пока человек болеет дома, он может использовать все необходимые ему медикаменты безрецептурного отпуска или назначенные врачом. Во время вождения автотранспорта допустим прием парацетамола или ацетилсалициловой кислоты без сочетания их с кодеином или антигистаминными средствами.

Необходимо внимательно читать инструкцию к препарату. Если в аннотации указано, что «следует с осторожностью назначать пациентам, занимающимся потенциально опасными видами деятельности, требующими повышенного внимания и быстроты психомоторных реакций», принимать лекарство водителям нельзя. Кроме того, следует внимательно изучить описание возможных побочных действий. Например, некоторые антибиотики могут приводить к таким патологическим симптомам со стороны ЦНС: «головокружение, тревож-

ность, бессонница, кошмары, спутанное сознание, галлюцинации, психоз. В ряде случаев – потеря слуха».

Среди побочных эффектов НПВС числятся «головная боль, головокружение, редко – нечеткость зрения, внутричерепная гипертензия, атаксия». Безусловно, во время курса лечения такими средствами при малейших признаках развития побочного действия от вождения необходимо воздержаться.

Большая проблема – прием сосудистых препаратов. Большинство препаратов этой группы, особенно бета-блокаторы, резерпин и клофелин, могут вызывать головокружение и снижение концентрации внимания. Вазоактивные препараты и блокаторы кальциевых каналов, например, циннаризин, в начале лечения могут приводить к сонливости и головной боли, поэтому при их приеме рекомендуется временно воздержаться от вождения автомобиля. Но, с другой стороны, водителям, имеющим заболевания сердечнососудистой системы, лекарства приходится принимать длительно. Нельзя допускать, чтобы в нужный момент под рукой не оказалось медикаментов для «скорой помощи» – нитратов, тех же гипотензивных средств или ингаляторов.

По поводу спиртовых настоек: от их приема водителю лучше воздерживаться. Количество алкоголя невелико и не вызовет опьянения, но при обследовании крови на алкоголь сотрудником автоинспекции реакция может быть положительной, и тогда не избежать неприятностей.

Что происходит в психике агрессивного водителя на дороге и как ему помочь?

Процесс дисбаланса (энергетического и психологического) начинается во внутриутробном состоянии, далее приводит к невротичности и росту агрессивной энергии. Это происходит потому, что невротическое восприятие приводит человека к неспособности адаптироваться к своему окружению, появляется страх и необходимость защититься. Например, разочарование ребенка в детстве может привести в будущем к агрессии или аутоагрессии. В первом случае патологическая энергия будет направлена на месть и защиту от плохого мира, а в другом направляться на себя (я плохой, беспомощный, недостойный и т. п.). Эти моменты имеют очень большое значение для толкования поведения агрессивного водителя. Агрессии становится "больше, чем надо" в том случае, если невротик видит через невротическое восприятие мир и себя в искаженном виде. Это происходит потому, что агрессия заполняет внутреннее Я водителя. В таком состоянии невротик испытывает дискомфорт внутреннего насилия и дисбаланса, а на уровне социума окружение воспринимается как агрессивное, не заслуживающее доверия, обижающее и т. д., от которого постоянно нужно защищаться.

Сегодня помимо физического, вербального и психологического нападения, мы можем добавить словосочетание «насилие при помощи транспортного средства».

В случае деструктивной агрессии (на других или против себя) человек бессознательно настроен на разрушение как себя, так и своего окружения. Необходимо еще добавить, что в категорию бессознательно настроенных на «антижизненную» установку водителей нужно включить не только индивидов, проявляющих прямую агрессию, а и тех, кто страдает от той или иной формы депрессии. Почему? Потому что депрессивный человек направляет агрес-

сию на себя из-за неспособности проявить нормальную агрессию, защитить свои границы. Например, мужчина, который находится под эмоциональным давлением жены, испытывающий депрессивное состояние в супружеских отношениях, может выразить свое недовольство на дороге при помощи агрессивной езды. Результат такого психодинамического акта – насилие против себя (наказание за то, что дома он не может отстоять свои половые границы), желание самоутвердиться. Причины, провоцирующие агрессию и аутоагрессию на дороге, бывают самые разные. Они запускают механизм роста агрессии, которую страдающий направляет на жертву (другого участника движения). Этот феномен нужно понять следующим образом. В театре насилия всегда играют два актера: насильник и жертва. И если вы стали жертвой, то, возможно, вы попали под так называемый негативный перенос водителя-насильника. Что это значит? Прежде всего, то, что жертвой мог стать любой участник движения, а также то, что агрессор таким образом хочет разрядить свой агрессивный импульс, который в свою очередь является показателем его внутреннего невротического разряда.

Итак, агрессия водителя (обгон, быстрая езда, торопливость и т. п.) – это бессознательное проявление желания разрешить внутренний конфликт, разрядить психоэмоциональное напряжение, удовлетворить требования нарциссического Я («Я существую только тогда, когда я впереди, я первый» и т. п.). При опросе многие водители говорят, что агрессивная езда успокаивает, дает ощущение силы, уверенности в собственной потентности, способности защитить свои личностные границы, защититься от «нехороших людей».

Невротические переживания, психокомплексы использует и реклама автомобилестроения. Они, умело манипулируя названиями, увеличивают продажи. И, действительно, кто из мужчин (особенно, если есть проблема с самовосприятием) не хочет видеть себя ягуаром или идентифицироваться с мощным Хаммером? Американские ученые утверждают, что сегодня самые опасные водители Америки – молодежь от 18 до 26 лет, замученные работой клерки, люди с серьезными личными проблемами. Дорвавшись до руля, они берут реванш за все остальное и пытаются доказать хотя бы на дороге, что они лучше других.

Итак, водитель-невротик может осуществить свой агрессивный выпад при помощи автомобиля, у которого сотни лошадей под капотом. Бессознательно он так поступает, потому что ему так удобнее, он чувствует себя сильнее и более безопасно. Этот психологический факт подтверждает сегодняшняя тенденция покупать более крупные, мощные машины (кроссоверы, джипы) с мыслью, что они более безопасны на сегодняшней дороге. Конечно же, это невротический самообман, иллюзия. Но почему она присутствует? Потому что есть проблема. Агрессивность растет, и все чаще для агрессивного нападения используется автомобиль. Вот что по этому поводу пишет директор Института стрессовой медицины Джон Ларсон: «Мы срослись с автомобилем, он стал продолжением нашего Я, только умноженного на число лошадиных сил. Это касается и отрицательных эмоций. Отсюда этот феномен – люди, которые при столкновении на тротуаре мило извиняются, за рулем порой готовы убить друг друга. Бандит за рулем в семье и на работе может быть милейшим и безобиднейшим человеком. Вождение автомобиля выявляет нашу агрессивность, лишний раз провоци-

рует ее. Причем все больше и больше». Еще раз хочу подчеркнуть, что не размер автомобиля и его мощность защищают в агрессивной среде, а совместная работа по устранению внутренней агрессии.

Что еще решает для себя агрессивный водитель, будучи за рулем? Многие, как показывает практика, пытаются освободиться хулиганской, а иногда и бандитской ездой от собственного страха и комплекса неполноценности. Подрезав кого-то, обогнав, агрессивный водитель ощущает на некоторое время удовольствие и самодостаточность своего внутреннего Я. Но это только на некоторое время. Этот феномен объясняется тем, что агрессивный акт также как и наркотик, стакан водки не может решить более глубокую проблему, разъедающую внутреннее Я человека.

Каждого может эмоционально затронуть ситуация, когда кто-то медленно едет, не так выполняет маневр, задерживается у светофора, но уравновешенный человек не впадает в агрессию, а тем более не нападает на участников движения. Когда это происходит, начиная от ругани и кончая подрезанием, то это уже признак, что внутри вас, с психикой и в целом с сущностью что-то не так. Мания обгонять и торопиться говорит о психологической проблеме, запрятанной в глубинах вашего Я. Присутствие таких проблем со временем приводит к усугублению состояния внутреннего Я, к психосоматическому сгоранию. Это объясняется тем, что невротик во время агрессивной езды переживает стресс, который в свою очередь держит его в постоянном эмоциональном напряжении. Организм и психика вынуждены всегда функционировать на пределе своих возможностей. Со временем происходит сбой, начинаются психосоматические расстройства. Наблюдения показывают, что сегодня агрессивный водитель чаще страдает от бессонницы, сердечного приступа, у мужчин возникает импотенция.

Если спросить агрессивного водителя, почему он так ведет себя на проезжей части, то он ответит, что во всем виновато окружение, то есть другие участники движения. И это правда. В его восприятии другие воспринимаются как агрессоры, от которых нужно защищаться, они виноваты во всем и не заслуживают доверия. Поэтому первый шаг в плане ухода от вовлечения в конфликт с агрессором – это понимание, что он невротик. Любые споры (начиная с вербальных и заканчивая применением автомобиля) бесполезны и опасны.

Во время провокации (обгон с подрезом, резкое торможение, резкое перестроение без включения указателей поворота, звуковой сигнал и т. п.) нужно вести себя спокойно. Концентрироваться на хорошей музыке, на приятных мыслях. Не следует устанавливать с водителем визуальный контакт, энергично жестикулировать. Водитель-невротик, проявляющий агрессию, скорее имеет слабое неуверенное Я. Такие типы боятся уверенных и спокойных людей.

III. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таким образом, на данном занятии были раскрыты основные понятия по теме: эмоции и поведение водителя; эмоциональные состояния (гнев, тревога, страх, эйфория, стресс, фрустрация); изменение восприятия дорожной ситуации и поведения в эмоциональных различных состояниях, управление поведением на дороге; экстренные меры реагирования; способы саморегуляции эмоциональных состояний, конфликтные ситуации и конфликты на дороге; причины агрессии и враждебности у водителей и других участников дорожного движения; тип мышления, приводящий к агрессивному поведению; изменение поведения водителя после употребления алкоголя и медикаментов; влияние плохого самочувствия на поведение водителя; профилактика конфликтов; правила взаимодействия с агрессивным водителем.

Данный материал занятия является базовым. В дальнейшем знания данного материала позволят обучаемым эффективно расширять свой кругозор, понимание и системное восприятие учебного материала на последующих лекционных, групповых и практических занятиях.

Ответить на возможные вопросы обучаемых.

Дать задание на самостоятельную подготовку.

ПСИХОФИЗИОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВОДИТЕЛЯ

САМОРЕГУЛЯЦИЯ И ПРОФИЛАКТИКА КОНФЛИКТОВ (ПСИХОЛОГИЧЕСКИЙ ПРАКТИКУМ)

Конфликты на дорогах: как они возникают и как себя вести в конфликтной ситуации

Дорога считается одним из основных источников стресса. А там, где стресс, всегда есть место конфликту. Согласно определению психологов **стресс** — это состояние психического напряжения, которое обусловлено выполнением деятельности в сложных условиях. Это определение подходит для описания состояния, в котором находится водитель во время пути. Чтобы не оказаться в состоянии дезорганизации, к которой могут привести конфликты на дорогах, нужно владеть необходимой для этого информацией.

Конфликты на дороге: причины

Часто конфликтность дорожных ситуаций определяется уже самим фактом вождения автомобиля, ведь машина считается источником повышенной опасности. Неисправности автомобиля вызывают у большинства водителей чувство тревоги, перерастающей в раздражительность.

Многое зависит от самого водителя — его характера, темперамента, психоэмоционального состояния и опыта вождения. Часто агрессивное поведение на дороге бывает вызвано такими отрицательными эмоциями, как острое разочарование или гнев.

Факторы внешней среды также влияют на психологическое состояние водителя, провоцируя создание конфликтных ситуаций. Немаловажным является наличие рядом конфликтного пассажира. Грубый разговор может спровоцировать водителя на агрессивное вождение.

Конфликты возникают там, где появляются пересекающиеся интересы. На дороге они часто пересекаются в самом прямом смысле слова. Основными причинами конфликтов на дороге являются конкуренция с другими водителями, а также неуважительное отношение друг к другу.

Предотвращение конфликтов в дороге

Для разрешения конфликтных ситуаций на дороге нужно выполнять следующие действия.

1. Соблюдайте правила дорожного движения.
2. Представьте водителя, раздражающего вас, в другой ситуации, например на отдыхе. Проверьте, как изменится ваше отношение к нему.
3. Перед тем как ответить на претензии другого водителя, сделайте три небольших вдоха и выдоха.

4. Похвалите своего оппонента за то, в чём он действительно хорош.

Если вы чувствуете агрессию со стороны водителя

Конфликты на дорогах, как правило, провоцируют люди, которые находятся под воздействием постоянного стресса или испытывают серьёзное психологическое давление. Такие водители легко теряют контроль над своими эмоциями, угрожают, оскорбляют, готовы даже пожертвовать своим автомобилем, но отомстить! Начинается всё с оскорбительных жестов и угроз, которые перерастают в серьёзный конфликт.

– Имейте в виду, что, идя на обгон или же не уступая дорогу, вы сами провоцируете людей на агрессивное поведение.

– Держитесь подальше от машин, едущих слишком медленно или слишком быстро. Возможно, за рулём находится не совсем адекватный человек.

– Если водитель ругается или демонстрирует вам грубые жесты, никогда не проявляйте грубость в ответ. Постарайтесь не обращать внимания на его агрессию. Старайтесь не смотреть на этого человека в упор.

– Если агрессивный водитель приближается к вам, не выходите из своей машины, закройте двери.

– Если ситуация вышла из-под контроля, вызовите полицию.

Как варианты решения проблем раздражительности и гнева или для разрешения любых конфликтных ситуаций попробуйте применить следующие приемы:

1. Представьте своего человека раздражающего вас в совершенно не свойственном ему месте, например на морском отдыхе. Если речь идет о подрезавшем вас водителе, представьте его катающемся на надувном банане, привязанном к моторной лодке. Как бы он не держался, на повороте все равно упадет. Проверьте, как изменится ваше отношение к нему, или его к вам, если вы все-таки догнали его и хотите предъявить претензии.

2. Перед тем, как ответить на претензию вашего раздражителя, сделайте 3 небольших вдоха и выдоха. Для начала, проверьте этот способ на ком-то, с кем вы собираетесь ругаться, но не хотите этого.

3. Похвалите своего оппонента. Например, вы нагнали на светофоре подрезавшую вас машину, открыли окно, чтобы пообщаться с водителем и говорите ему: «Какая у тебя классная машина, гоняет супер! Жалко подставлять такой хороший автомобиль с таким то напряженным движением».

Технологии рационального поведения в конфликте

Процесс эффективного общения субъектов конфликтного взаимодействия непосредственно связан с их рациональным поведением в конфликте. Известно, что всплеск эмоций в процессе разрешения спора – плохой «союзник» и, как правило, приводит к обострению ситуации. Эмоциональное возбуждение мешает оппонентам понять друг друга, оно не позволяет им четко изложить свои мысли. Поэтому управление эмоциями в конфликтном взаимодействии является одним из необходимых условий конструктивного разрешения проблемы.

Под *технологиями рационального поведения в конфликте* мы будем понимать сово-

купность способов психологической коррекции, направленной на обеспечение конструктивного взаимодействия конфликтантов, на основе самоконтроля эмоций.

Особое место в обеспечении самоконтроля над эмоциями в конфликтном взаимодействии занимают аутотренинг и социально-психологические тренинги, а также формирование установок на конструктивное поведение в конфликте. Среди подобных технологий можно назвать способы избавления от гнева, предлагаемые Д. Скоттом.

Один из таких способов называется *визуализацией*. Процесс визуализации сводится к тому, чтобы представить себя делающим или говорящим что-либо.

Второй способ избавления от гнева с помощью *«заземления»*. В этом варианте вы представляете гнев, который входит в вас, как пучок отрицательной энергии от человека или энергии, рождающейся в конфликтной ситуации. Затем вы представляете себе, что эта энергия опускается в вас и спокойно уходит в землю.

Третий способ избавления от гнева, предлагаемый Д. Скотт, – это его *проецирование* и *уничтожение в форме проекции*. Этот способ состоит в том, что вы излучаете свой гнев и проецируете его на некий воображаемый экран. Затем вы берете воображаемую лучевую пушку и «стреляете» в него. (Это дает выход желанию насильственных действий.) С каждым попаданием ваше раздражение ослабевает и в конечном итоге исчезает вовсе.

И еще один способ избавления от гнева состоит в *очищении энергетического поля* или *ауры* вокруг себя. С этой целью следует встать или сесть и сделать ряд движений руками над головой, представляя себе, что этими движениями вы «очищаете» энергетическую оболочку вокруг этой части тела. При этом необходимо заставить себя почувствовать, что вы извлекаете из себя раздражение или иные отрицательные эмоции и затем стряхиваете их с себя.

Овладение названными технологиями достигается специальными занятиями и тренировками. Поэтому ниже мы остановимся на некоторых приемах управления эмоциями в переговорном процессе по разрешению конфликтов. Эти приемы доступны каждому человеку и не требуют специальной подготовки.

Прежде всего, следует помнить о возможных негативных эмоциональных реакциях на острые ситуации и не допускать их проявления. Данную технологию условно можно назвать *эмоциональной выдержкой*. Ее можно сформулировать в виде первого правила.

Спокойная реакция на эмоциональные действия партнера – *первое правило самоконтроля*.

Аутотренинг для водителя

Остерегайтесь утомления. Если вы хорошо отдохнули перед поездкой, то первые признаки усталости могут появиться примерно через 4 часа непрерывного движения. Через 8 ч качество вождения резко ухудшается: появляются лишние движения, скорость становится неравномерной, предметы начинают казаться расположенными дальше, чем на самом деле. Возможно, у вас критический час наступает несколько раньше или позже. Но все равно не стоит пытаться доехать, например, от Москвы до Ярославля без отдыха.

Легкое утомление снимается небольшим отдыхом, умыванием, купанием, разминкой,

крепким чаем. Для средней и тяжелой степени усталости все это бесполезно, помогает только сон. Если вы все-таки вынуждены ехать, несмотря на усталость, двигайтесь с меньшей, чем обычно, скоростью и с большей дистанцией. Когда долго едете по шоссе и обстановка вокруг однообразная, меняйте скорость каждые 15–20 минут, не смотрите в одну точку, чаще перемещайте свой взгляд, откройте окно. Это даст возможность не привыкать к скорости и сохранять активность.

А перед поездкой спите не менее 7 ч; не принимайте успокоительных лекарств; не пытайтесь проехать 500–600 км сразу; если можете, обходитесь без ночных поездок; если курите в автомобиле, то почаще проветривайте салон; не переедайте перед дорогой.

Эмоции: плохие и хорошие

Для водителя наиболее опасны любые сильные эмоции (положительные и отрицательные), которые он не может контролировать. Управлять автомобилем можно только научившись управлять своими эмоциями. Отрицательные эмоции могут вызвать уныние, положительные — перевозбуждение. И то и другое способствует возникновению происшествий. Изучение событий, предшествующих 40 ДТП со смертельным исходом, проведенное американскими специалистами, показало, что 31 из 40 погибших водителей испытал незадолго до гибели эмоциональный стресс: семейную ссору, конфликт на работе, известие о гибели близкого человека и т.п.

Совсем исключить стрессовые ситуации невозможно, но не поддаваться их пагубному влиянию — в вашей власти. Для этого надо освоить приемы само регуляции и аутотренинга. Предлагаем несколько простых, но достаточно действенных приемов, позволяющих поднять ваш тонус при кратковременных остановках.

– Кто больше зевнет?

Поднимите обе руки вверх, потянитесь и с удовольствием зевните. Опустите руки. Потом еще раз поднимите их и зевните. И так не менее восьми полноценных зевков.

–Давайте по гримасничаем.

Представьте себе, что хотите передразнить обезьянку. Чем больше различных рожиц вы можете изобразить, тем лучше. Это отличный расслабляющий и тонизирующий массаж.

–Точечный массаж.

По массируйте скулы круговыми движениями большим и указательным пальцами. Если при нажатии ощущается боль, то это признак истощения нервной системы и вам требуется хороший отдых.

Повысить внимательность. Это можно сделать, наблюдая за яркими, желательно желтыми или красными, объектами, слушая быструю и ритмичную музыку, пососав кислую конфету.

Если вы перевозбуждены и чувствуете неосознанную тревогу, смотрите на окружающую обстановку, небо, облака, дышите спокойно, глубоко, равномерно, включите мажорную мелодичную музыку, расслабьте мысленной командой мышцы лица, шеи, плечевого пояса.

Как преодолеть страх вождения

Многие будущие водители испытывают страх перед вождением автомобиля. Для них каждая поездка представляется опасным мероприятием. В подобном психологическом состоянии трудно обучаться и осваивать навыки вождения. Страхи начинающих водителей могут быть разнообразны.

Что вызывает страх у начинающих водителей

Ответственность. При первом нахождении начинающего водителя в автомобиле без автоинструктора АКПП может возникнуть страх, из-за которого ученик будет не способен завести машину и тронуться с места. Это связано с осознанием ответственности водителя во время управления транспортным средством и боязнью стать участником ДТП.

Реакция других водителей. Из-за неуверенных действий новичка за рулем могут возникнуть негативные реакции других водителей на дороге. Ученик, замешкавшись на повороте или светофоре, может услышать сигналы соседних автомобилей или нарекания от других участников движения. Подобные ситуации могут вызвать у новичка страх и неуверенность в своих действиях во время следующей поездки.

Сотрудники ГИБДД. Во время первых поездок за рулем у новичков может возникнуть страх того, что автомобиль могут остановить сотрудники ГИБДД. Это объясняется неуверенностью начинающего водителя в своих действиях.

Приемы для преодоления страха вождения

Ученику необходимо искать инструктора по вождению, который помог бы ему избавиться от стрессовых состояний при управлении транспортным средством. Существует несколько приемов, помогающих преодолеть страх вождения автомобиля.

– *Ауторегуляция дыхания.* Глубокое и спокойное ауторегулируемое дыхание позволяет предупредить перепады настроения. Во время смеха, вздохов, кашля или разговоров изменяется ритм дыхания, благодаря чему его можно сознательно регулировать с помощью специального углубления и замедления. Продолжительный выдох также помогает успокоиться. На психологическое состояние благотворно влияет ритмичное дыхание.

– *Противострессовое дыхание.* Глубокий вдох выполняется медленно через нос, на его пике ненадолго задерживается дыхание, а выдох осуществляется как можно медленнее. При этом необходимо представить, что после каждого глубокого вдоха и продолжительного выдоха стрессовое напряжение частично проходит.

– *Минутная релаксация.* Для данного способа необходимо расслабить уголки рта и плечи. Сосредоточившись на выражении лица и положении тела, нужно помнить о том, что они являются отражением эмоций и внутреннего состояния человека. Вполне естественным будет желание скрыть стрессовое состояние от окружающих. Для этого мышцы расслабляются, и осуществляется глубокое дыхание.

– *Аутотренинг.* Согласно советам психологов необходимо чаще улыбаться себе в зеркало и заниматься аутотренингом, тем самым повышая свою самооценку и создавая себе общий позитивный настрой. При начале работы над своим страхом необходимо признать, что

он существует. После признания нужно изменить свое отношение к сложившейся ситуации и вырабатывать уверенность в себе.

– *Визуализация.* Данный метод используется, если существует страх какого-то конкретного события, например, автомобильной аварии. Для его преодоления нужно мысленно представить подобный момент на дороге и свои четкие и правильные действия для выхода из сложившейся ситуации. Также можно визуализировать моменты мастерского и уверенного вождения, и оно впоследствии станет таковым.

Способы саморегуляции, связанные с управлением тонусом мышц, движением

Под воздействием психических нагрузок возникают мышечные зажимы, напряжение. Умение их расслаблять позволяет снять нервно-психическую напряженность, быстро восстановить силы. Как правило, добиться полноценного расслабления сразу всех мышц не удастся, нужно сосредоточить внимание на наиболее напряженных частях тела.

Сядьте удобно, если есть возможность, закройте глаза.

1. Дышите глубоко и медленно.
2. Пройдитесь внутренним взором по всему вашему телу, начиная от макушки до кончиков пальцев ног (либо в обратной последовательности) и найдите места наибольшего напряжения (часто это бывают рот, губы, челюсти, шея, затылок, плечи, живот).
3. Постарайтесь еще сильнее напрячь места зажимов (до дрожания мышц), делайте это на вдохе.

4. Прочувствуйте это напряжение.

5. Резко сбросьте напряжение — делайте это на выдохе.

6. Сделайте так несколько раз.

В хорошо расслабленной мышце вы почувствуете появление тепла и приятной тяжести.

Если зажим снять не удастся, особенно на лице, попробуйте разгладить его с помощью легкого самомассажа круговыми движениями пальцев (можно подделать гримасы удивления, радости и пр.).

Способы саморегуляции, связанные с воздействием словом

Словесное воздействие задействует сознательный механизм самовнушения, идет непосредственное воздействие на психофизиологические функции организма. Формулировки самовнушений строятся в виде простых и кратких утверждений, с позитивной направленностью (без частицы «не»).

Один из таких способов саморегуляции основан на использовании *самоприказов* – коротких, отрывистых распоряжений, сделанных самому себе. Применяйте самоприказ когда убеждены в том, что надо вести себя определенным образом, но испытываете трудности с соответствующей организацией своего поведения. Говорите себе: « Разговаривать спокойно!». « Молчать, молчать!». « Не поддаваться на провокацию!» - это помогает сдерживать эмоции. Вести себя достойно, соблюдать требования этики и правила общения.

Последовательность работы с самоприказами следующая:

1. Сформулируйте самоприказ.
2. Мысленно повторите его несколько раз.

3. Если это возможно, повторите самоприказ вслух.

Во многих ситуациях целесообразно «оглянуться назад» вспомнить о своих успехах в аналогичном положении. Прошлые успехи говорят человеку о его возможностях, о скрытых резервах в духовной, интеллектуальной, волевой сферах и вселяют уверенность в своих силах.

Настроить себя на успех можно помощью *самопрограммирования*.

1. Вспомните ситуацию, когда вы справились с аналогичными трудностями.
2. Используйте аффирмации. Для усиления эффекта можно использовать слова «именно сегодня», например «Именно сегодня у меня все получится» ; « Именно сегодня я буду самой (-ым) спокойной(-ым) и выдержанной(-ым); «Именно сегодня я буду и самообладания».

Самоодобрение(самопоощрение)

Положительная оценка своего поведения особенно важна в ситуациях повышенных нервно-психических нагрузок, потому что такие ситуации являются одной из причин нервозности, раздражения. Важно поощрять себя самим. В случае даже не значительных успехов нужно хвалить себя мысленно говоря: « Молодец!», «Умница!», «Здорово получилось!».

Источники возникновения аутогенной тренировки

Аутогенная тренировка (от др.греч. αὐτός — «сам», γένος — «происхождение») — психотерапевтическая методика, направленная на восстановление динамического равновесия гомеостатических механизмов человеческого организма, нарушенных в результате стресса.

В основе базовых механизмов, которые сегодня используются при аутогенной тренировке, лежат наблюдения исследователей, занимавшихся проблемой гипноза. Французский аптекарь Э. Куэ разработал методику, которую он назвал школой самообладания путем сознательного самовнушения. Куэ уверял своих пациентов, что они смогут выздороветь, если несколько раз в день, приняв удобную позу (сидя или лежа), шепотом или мысленно, будут повторять по 30 раз подряд конкретную формулировку самовнушения, например: «Мой страх проходит», «Мое состояние все больше и больше улучшается». Куэ подчеркивал, что при самовнушении должны отсутствовать какие-либо волевые усилия.

Другим источником аутогенной тренировки является древнеиндийская система йоги. За многовековую историю своего существования йога собрала наблюдения о тесной взаимосвязи духовной и физической жизни человека, о возможности с помощью специальных упражнений воздействовать на психику и работу различных систем организма.

Основоположителем аутогенной тренировки является немецкий врач и ученый И. Шульц. Понимая, что тревога оказывает отрицательное воздействие на психическое и физическое состояние пациентов, врач старался помочь им снизить уровень тревоги, используя разные варианты гипнотического воздействия. Беседуя со своими пациентами после сеансов, Шульц заметил, что в процессе гипноза у них формируются и закрепляются совершенно определенные субъективные ощущения, связанные с формулами, произносимыми гипнотизером. Он выявил, что гипнотическое состояние, вызываемое в лечебных целях, у большин-

ства пациентов сопровождалось сходными ощущениями: чувством тяжести в руках и ногах; чувством тепла и приятной расслабленности в мышцах тела; чувством тепла в области живота; чувством прохлады в области лба.

Шульц исходил из того, что если научить человека вызывать у себя ощущения, соответствующие тем, которые он испытывает во время погружения в гипнотическое состояние, то это позволит ему без помощи врача вводить себя в состояние, близкое к гипнотическому, и посредством самогипноза самостоятельно избавляться от многих болезненных психических и физических нарушений, мешающих нормально жить и работать.

Позже идеи Шульца получили самое широкое распространение не только в медицине, но в других областях деятельности человека, связанных с экстремальными ситуациями, и в повседневной жизни.

Эффекты аутогенной тренировки

Самым главным результатом освоения аутогенной тренировки является способность человека без посторонней помощи решать проблемы, связанные с физическим и психическим здоровьем. Кроме того, аутогенная тренировка позволяет людям, овладевшим основными ее приемами следующее:

- быстро избавляться от усталости; быстрее, чем во время обычного – сна или пассивного отдыха;
- снимать психическое напряжение, возникающее в результате стресса;
- оказывать влияние на ряд физиологических функций, таких, как частота дыхания, частота сердечных сокращений, снабжение кровью отдельных частей тела;
- развивать имеющиеся психологические способности (мышление, память, внимание и др.);
- эффективнее мобилизовать свои физические возможности при занятиях спортом, легко справляться с физической болью;
- освоить приемы самовнушения и самовоспитания.

Лечебная эффективность аутогенной тренировки в значительной степени определяется тем, что особое психофизиологическое состояние, сопровождающие аутогенное погружение, позволяет организму человека запустить механизмы саморегуляции и восстановления работы нарушенных функций. Это касается как нарушений в работе отдельных систем организма, так и нарушений в сфере психики.

Механизмы действия аутогенной тренировки

В основе аутогенной тренировки лежат три основных механизма:

1. Тесная связь тонуса мышц тела, ритма и глубины дыхания со степенью эмоционального напряжения, переживаемого человеком. Психическое состояние человека не только выражается в определенных изменениях его дыхания, оно фиксируется в мимике и жестах, в напряжении отдельных групп мышц. Мозг, получая импульсы от мышц и суставов, фиксирует связь эмоциональных состояний и степени напряжения определенных групп мышц. Сознательно расслабляя мышцы тела, изменяя ритм и глубину дыхания, человек может воздействовать на физиологические процессы, происходящие в организме. Полное расслабление

мышц, замедление ритма и снижение глубины дыхания способствуют торможению деятельности мозга, приближая состояние человека к состоянию дремоты, которая может перейти в сон.

2. Наличие связи сознательно вызванных мысленных образов (зрительных, слуховых, тактильных и др.), основанных на прошлом опыте и психического и физического состояния человека.

3. Психические и физиологические процессы самым тесным образом связаны со словесными формулировками, что неоднократно раз было подтверждено в ходе гипнотических сеансов.

Состояние аутогенного погружения отличается от сна или дремотного состояния. Высокая эффективность самовнушения во время аутогенной тренировки связана с особым уровнем активности мозга, это состояние характеризуется как расслабленное бодрствование, когда реакция на внешние помехи ослаблена, а внимание сконцентрировано на внутреннем состоянии.

Условия, необходимые для занятий аутогенной тренировкой

Человек, прочно овладевший методами аутогенной тренировки, может заниматься практически в любых условиях. Однако на первых порах, в период овладения основами аутогенной тренировки, для занятий следует создать условия, которые облегчат достижение необходимых результатов. К этим условиям относятся:

1. Наличие достаточно тихого места. Фоновый шум (звуки речи, хлопанье или скрип дверей, звук шагов и др.), если он не слишком громкий, существенно не мешает занятиям.
2. Умеренная освещенность помещения.
3. Уверенность человека в том, что ему не помешают во время занятия (например, телефонный звонок или дети).
4. Комфортная температура (не должно быть слишком жарко или слишком холодно).

Основные позы при занятиях аутогенной тренировкой

При занятиях может использоваться любая из трех основных поз в зависимости от имеющихся возможностей и предпочтений.

Лечь на спину на диван или кровать, ступни на ширине плеч, руки лежат вдоль туловища, ладонями вниз. Важно, чтобы положение тела, рук и ног исключало какое-либо напряжение. Под голову можно положить небольшую подушку, но можно обойтись и без нее.

Сесть, откинувшись назад, спина и затылок опираются на спинку кресла, руки положить на подлокотники. Ноги можно согнуть в коленях или вытянуть перед собой, ступни на ширине плеч.

Если нет возможности отдохнуть в удобном кресле или лежа в постели, тогда можно использовать для занятий стул или табурет. В этом случае можно заниматься аутогенной тренировкой, используя позу «кучера на дрожжах». Это название было предложено И. Шульцем, обратившим внимание на ту позу, которую принимали кучера, когда они в ожидании пассажиров дремали, сидя на дрожжах.

При этой позе, сидя на стуле или в кресле с низкой спинкой, следует найти такое положение туловища, когда оно как бы находится в состоянии устойчивого равновесия, не откидываясь назад и не падая вперед, локти лежат на бедрах, ступни расположены на ширине плеч, колени согнуты под прямым углом, кисти рук свешиваются с внутренней стороны бедер. Подбородок опущен на грудь.

Базовые упражнения аутогенной тренировки

В основе первой ступени аутогенной тренировки лежит несколько стандартных упражнений, предложенных еще И. Шульцем и направленных на развитие способности занимающихся к вызыванию и последующему усилению чувства тяжести, тепла, холода в определенных частях тела, а также состояния покоя. Эти упражнения позволяют в итоге добиться глубокого расслабления мышц, снижения уровня сознательного контроля и перехода в особое состояние, напоминающее дремотное. Прежде чем осваивать упражнения первой ступени аутогенной тренировки, необходимо научиться хорошо, расслаблять мышцы и запомнить ощущения, связанные с расслаблением различных мышечных групп.

Вспомогательные упражнения

Вспомогательные упражнения следует освоить до начала занятиями аутогенной тренировкой. К ним относятся:

- развитие навыков расслабления основных групп мышц;
- навыки активации и мобилизации.

Освоение навыков расслабления мышц

Начинающим часто нелегко почувствовать степень расслабления тех или иных групп мышц. Чтобы лучше познакомиться с ощущениями, возникающими при расслаблении мышц, можно использовать вспомогательные упражнения, в которых чередуются напряжение и расслабление. На контрасте, после напряжения, значительно легче почувствовать расслабление определенных групп мышц.

Чтобы было легче освоить навыки расслабления, все мышцы тела условно можно разделить на пять групп: – мышцы рук; – мышцы ног; – мышцы туловища; – мышцы шеи; – мышцы лица. Эти упражнения легче делать, сидя в кресле с высокой спинкой или на стуле.

Следует обратить особое внимание на следующее:

- Каждый цикл «напряжение – расслабление» для каждой группы мышц занимает примерно 1 минуту и повторяется 3–5 раз.
- Мышцы напрягаются во время задержки дыхания после вдоха в течение 15–20 секунд, а расслабляются после выдоха на фоне произвольного дыхания в течение 40–45 секунд.

Расслабление мышц рук

Сидя с закрытыми глазами, следует немного подать туловище вперед, сделать вдох и, задержав дыхание, вытянуть обе руки перед собой. Сжав кисти в кулаки, одновременно напрячь мышцы обеих рук от плеч до кистей на 15–20 секунд вполсилы. Внимание направлено на то, как напряжены мышцы обеих рук, как слегка вибрируют напряженные мышцы. Все мысли направлены только на то, как напряжены в этот момент мышцы рук. На выдох

мышцы рук расслабляются. Они свободно свешиваются вниз. Следует слегка встряхнуть расслабленные мышцы рук и постараться хорошо прочувствовать те ощущения, которые возникают при расслаблении мышц рук.

Расслабление мышц ног

Сидя, лучше всего с закрытыми глазами, сделать вдох, после которого дыхание задержать и напрячь мышцы обеих ног на 15–20 секунд, примерно вполсилы. Чтобы лучше прочувствовать напряжение мышц ног, представьте себе, что ступни левой и правой ноги с силой давят на пол. Внимание направлено на то, как напряжены мышцы обеих ног, как слегка вибрируют напряженные мышцы. Все мысли направлены только на то, как напряжены в этот момент мышцы ног. На выдох мышцы ног расслабляются. Следует хорошо прочувствовать это расслабление, чему поможет легкое встряхивание расслабленных мышц. Все внимание направлено на те ощущения, которые связаны с расслаблением мышц ног.

Расслабление мышц туловища

Сидя с закрытыми глазами, туловище немного подать вперед, руки согнуть в локтях и прижать к туловищу, сделать вдох, дыхание задержать на 15–20 секунд. Мышцы живота и спины напрячь вполсилы, а локти с силой прижать к туловищу. Все внимание направлено при этом на то, как напряжены мышцы туловища (живота и спины), как слегка вибрируют напряженные мышцы. На выдох мышцы живота и спины расслабляются, руки расслабленно опускаются вниз. Все внимание направлено на то, чтобы прочувствовать ощущения, связанные с расслаблением мышц туловища.

Расслабление мышц шеи

Мышцы шеи ограничиваются спереди от подбородка до ключиц, а сзади – от корней волос до верхней части лопаток. Для напряжения мышц шеи следует сделать вдох, задержать дыхание на 15–20 секунд, втянуть голову в плечи, словно пытаюсь плечами дотронуться до ушей. Руки при этом ладонями опираются на бедра. Все внимание направлено на то, как напряжены мышцы шеи, как вибрируют напряженные мышцы. На выдох следует расслабление мышц шеи. Плечи опускаются, руки расслабленно повисают вдоль туловища, подбородок опущен на грудь. Следует хорошо прислушаться к ощущениям, связанным с расслаблением мышц шеи.

Расслабление мышц лица

Для напряжения мышц лица следует сделать вдох, задержать дыхание и на 15–20 секунд сжать в полсилы зубы и губы, зажмурить глаза. Все внимание направлено на то, как напряжены мышцы лица, на легкую вибрацию, возникающую в напряженных мышцах. На выдох мышцы лица расслабляются: глаза полуоткрыты, веки без малейшего напряжения прикрывают глаза. Следует несколько раз приподнять и опустить веки для того, чтобы убедиться, что они без малейшего напряжения прикрывают глаза. Рот полуоткрыт. Губы как бы становятся чуть толще. Щеки тяжелеют. Можно несколько раз покрутить головой из стороны в сторону, прочувствовав расслабление мышц лица. Все внимание направлено на ощущения, возникающие при расслаблении мышц лица. Мобилизующие упражнения.

Для того, чтобы после завершения занятий аутогенной тренировки можно было быстро

сбросить состояние вялости и расслабленности, следует использовать специальные *мобилизующие упражнения*. Очень важно максимально ярко, с желанием представлять те ощущения и образы, которые связаны с состоянием бодрости, активности (прохладное летнее утро, дуновение свежего ветерка и др.). Извлекая из своей памяти мельчайшие детали этих когда-то пережитых состояний, занимающийся способствует тому, что в организме происходят соответствующие изменения, помогающие повышению общего уровня активности, вытесняющие расслабленность, дремоту, вялость.

Для активации в конце каждого занятия используются следующие формулы:

«Отдых позволил мне хорошо восстановить свои силы. С каждым вдохом все больше энергии наполняет мышцы. Мышцы становятся сильными и упругими. Каждый выдох уносит остатки расслабленности. С каждым вдохом нарастает ощущение легкости и свежести во всем теле. По телу пробегает приятный озноб (холодок)».

Активизирующее дыхание: несколько длинных глубоких вдохов, заканчивающихся резкими выдохами. Обратный счет от 3 до 1, в процессе которого нарастает ощущение свежести, силы, бодрости. На счет 1 глаза открываются, на лице улыбка, готовность действовать.

Основные упражнения аутогенной тренировки

Предлагаемые упражнения не предполагают, что занимающийся обязательно будет полностью проговаривать (вслух или про себя) все присутствующие в упражнениях аутогенной тренировки формулировки, в ряде случаев достаточно мысленно представить указанные опорные образы и ощущения. Каждое упражнение состоит из некоторых установок, которых следует придерживаться, задач, которые должны быть решены, опорных образов и ощущений.

Упражнение «тяжесть» (мышцы рук)

Способность вызывать у себя чувство тяжести в мышцах рук, ног и всего тела является важнейшим элементом аутогенной тренировки. Наблюдения доктора И. Шульца показали, что ощущение тяжести в мышцах тела соответствует состоянию их глубокой расслабленности и способствует снижению уровня сознательного контроля. Это упражнение позволяет достичь достаточно глубокого расслабления скелетной мускулатуры и таким образом содействовать сокращению числа импульсов, идущих от мышц к головному мозгу, и вхождению в состояние аутогенного погружения.

Подготовительное упражнение: Последовательно 3–4 раза вполсилы на вдох напрячь основные группы мышц тела: мышцы ног, туловища, шеи, лица, а на выдох расслабить. На мышцы рук обратить особое внимание. Они напрягаются и расслабляются последними. Следует возможно лучше прочувствовать расслабление мышц рук на контрасте с ощущениями во время их напряжения.

Основное упражнение Все внимание на дыхании – оно ровное и спокойное. С каждым выдохом все тело наполняет приятная вялость. Все проблемы и заботы, все посторонние звуки и посторонние мысли удаляются, становятся все слабее с каждым выдохом. Все тело рас-

слабленное, вялое, неподвижное. Руки лежат свободно и расслабленно. С каждым выдохом руки становятся все тяжелее и тяжелее. Тяжесть разливается по левой и правой руке от плеч к кистям рук. Кисти обеих рук все заметнее тяжелеют, с каждым выдохом все заметнее. Кисти обеих рук совсем тяжелые. Кисти рук тяжелые, как чугунные гири.

Расслабленность, покой, пассивность и созерцательность – все ощущения возникают как бы сами собой, а не как следствие волевых усилий.

Активация Занятие заканчивается активизирующими упражнениями, возвращающими в активное состояние. Упражнение занимает около 10 минут.

Упражнение «тепло» (мышцы рук)

Другим важным элементом аутогенной тренировки является способность вызывать ощущение тепла в мышцах тела, что способствует их большему расслаблению.

Подготовительное упражнение Последовательно 3–4 раза в половину силы на вдох напрячь основные группы мышц тела: мышцы ног, туловища, шеи, лица, а на выдох расслабить. Последними напрягаются, а затем расслабляются мышцы рук.

Основное упражнение Все внимание на дыхании оно ровное и спокойное. С каждым выдохом все тело наполняет приятная вялость. Все проблемы и заботы, все посторонние звуки и посторонние мысли удаляются, становятся все слабее с каждым выдохом. Все тело расслабленное, вялое, неподвижное. Руки лежат свободно и расслабленно. С каждым выдохом руки становятся все тяжелее и тяжелее. Тяжесть разливается по левой и правой руке от плеч к кистям рук. Кисти обеих рук все заметнее тяжелеют, с каждым выдохом все заметнее, тяжелеют и теплеют. Кисти обеих рук теплеют все больше и больше. Особенно заметно ощущается тепло в кончиках пальцев. Тепло в кончиках пальцев все заметнее. Тепло начинает пульсировать в кончиках пальцев, постепенно разливаясь по левой и правой кисти. Я абсолютно спокоен. Все тело расслаблено, спокойно отдыхает.

Активация по стандартной схеме. Упражнение занимает около 10 минут.

Упражнение «тяжесть» (мышцы ног)

Подготовительное упражнение Последовательно 3–4 раза в половину силы на вдох напрягаются основные группы мышц тела: мышцы рук, туловища, шеи, лица, а на выдох расслабляются. Последними напрягаются, а затем расслабляются мышцы ног.

Основное упражнение Все внимание на дыхании – оно ровное и спокойное. С каждым выдохом все тело наполняет приятная вялость. Все проблемы и заботы, все посторонние звуки и посторонние мысли удаляются, становятся все слабее с каждым выдохом. Все тело расслабленное, вялое, неподвижное. С каждым выдохом ступни становятся все тяжелее и тяжелее. Тяжесть разливается по левой и правой ноге, от ягодиц к ступням ног. Ступни ног все заметнее тяжелеют, с каждым выдохом все заметнее. Ступни левой и правой ноги совсем тяжелые. Ступни ног тяжелые, как чугунные гири. Расслабленность, покой, пассивность и созерцательность.

Активация по стандартной схеме. Упражнение занимает около 10 минут.

Упражнение «тепло» (мышцы ног)

Подготовительное упражнение Последовательно 3–4 раза в половину силы на вдох напрягаются основные группы мышц тела: мышцы рук, туловища, шеи, лица, а на выдох – расслабляются. Последними напрягаются, а затем расслабляются мышцы ног.

Основное упражнение Все внимание на дыхании – оно ровное и спокойное. С каждым выдохом все тело наполняет приятная вялость. Все проблемы и заботы, все посторонние звуки и посторонние мысли удаляются, становятся все слабее с каждым выдохом. Все тело расслабленное, вялое, неподвижное. С каждым выдохом ноги становятся все тяжелее и тяжелее. Тяжесть разливается по левой и правой ноге от ягодиц до ступней. Ступни обеих ног все заметнее тяжелеют, с каждым выдохом все заметнее тяжелеют и теплеют. Ступни обеих ног теплеют все больше и больше. Особенно заметно ощущается тепло в кончиках пальцев. Тепло в кончиках пальцев все заметнее. Тепло начинает пульсировать в кончиках пальцев ног, постепенно разливаясь по левой и правой стопе. Я абсолютно спокоен. Все тело расслаблено, спокойно отдыхает.

Активация по стандартной схеме. Упражнение занимает около 10 минут.

Упражнение «солнечное сплетение»

Солнечное сплетение находится по средней линии тела, посередине между пупком и нижним краем грудины.

Упражнение начинается с последовательного расслабления мышц рук, ног, живота, спины и лица. После достижения состояния расслабленности и покоя внимание направлено на то, чтобы вызвать ощущение тепла в области солнечного сплетения. Для облегчения возникновения чувства тепла в солнечном сплетении рекомендуется представить, что вы делаете глоток теплой жидкости и тепло опускается вниз, концентрируясь в районе солнечного сплетения. Активация по стандартной схеме. Упражнение занимает около 10–12 минут.

Упражнение «прохладный лоб»

Это упражнение позволяет снять утомление после умственной деятельности, помогает избавиться от головной боли.

Подготовительные упражнения могут состоять в том, чтобы как можно лучше прочувствовать ощущение прохлады на коже лба (можно приложить ко лбу что-либо холодное, ощутить дуновение прохладного воздуха при обмахивании лица и др.). Упражнение начинается с последовательного расслабления мышц рук, ног, живота, спины и лица. Достигнув достаточной степени расслабления мышц тела и состояния покоя, можно переходить к вызыванию чувства прохлады в области лба. *Активация* по стандартной схеме. Упражнение занимает около 10–12 минут.

Одним из способов снижения остроты эмоциональных переживаний, связанных с прошлыми событиями, является метод *аутогенной десенсибилизации* (снижение чувствительности). В ходе занятий по аутогенной десенсибилизации используется многократное, последо-

вательно усиливающееся представление эмоциональных состояний, которые возникали у человека в тех или иных личностно значимых ситуациях. Занятие проводится по следующей схеме:

1. Занять одну из трех основных поз, используемых при аутогенной тренировки.
2. Дыхание ровное и спокойное. С каждым выдохом по всему телу разливается приятной волной расслабленность и покой.
3. Фокус внимания ограничен лишь собственным телом. Посторонние звуки, мысли, проблемы удаляются, становятся все слабее и слабее с каждым выдохом.
4. Особое внимание к мышцам лица. Веки без малейшего напряжения прикрывают глаза. Рот полуоткрыт. Губы становятся словно чуть толще. Щеки как бы тяжелеют. Кожа лба разглаживается.
5. Тело становится неподвижным и тяжелым. Невозможно пошевелить ни рукой, ни ногой. Тело становится тяжелым и расслабленным.
6. В расслабленных мышцах расширяются кровеносные сосуды. Чем глубже расслабление мышц, тем обильнее кровь приливает по расширенным сосудам к расслабленным мышцам тела. Расслабленные мышцы теплеют с каждым выдохом все заметнее. Тепло волнами разливается сверху вниз по рукам, по туловищу, по ногам. Тело расслабленное, неподвижное и теплое.
7. Мысленно как можно более детально воспроизводится травмирующая ситуация из прошлого, обстановка, время, участвующие в этой ситуации лица.
8. Возможно точнее представить себе пережитое эмоциональное состояние. При этом контроль над своими эмоциями сохраняется, а само эмоциональное состояние переживается в несколько раз слабее, чем это было в реальных условиях.
9. Завершив «работу» с эмоциональными переживаниями, 3–5 минут посвятить расслабленному отдыху, который заканчивается, в зависимости от обстоятельств, формулами активации или переходит в сон.

Аутогенная тренировка как метод преодоления усталости и повышения работоспособности

Чувство усталости и снижение работоспособности у человека обычно только частично является следствием физического переутомления. Часто усталость бывает субъективной, «психологической», не связанной с реальным физическим состоянием организма. Расслабление мышц тела и активизация механизмов саморегуляции, наступающие в состоянии аутогенного погружения, а также использование вспомогательных образов и формулировок, стимулирующих процессы восстановления, будут способствовать преодолению чувства усталости и повышению работоспособности.

Для эффективного отдыха и повышения работоспособности можно провести занятие по следующей схеме:

1. Принять одну из основных поз для занятия аутогенной тренировки.

2. Дыхание ровное и спокойное. Короткий, неглубокий вдох и длинный спокойный выдох. Дышится легко и спокойно. С каждым выдохом нарастает пассивное состояние и приятная вялость во всем теле. С каждым выдохом удаляются, становятся все слабее все посторонние, не связанные с занятием звуки и мысли.

3. Все тело расслабленное, вялое, неподвижное. С каждым выдохом ступни становятся все тяжелее и тяжелее. Тяжесть разливается по левой и правой руке от плеч к кистям рук. Ступни ног все заметнее тяжелеют, с каждым выдохом все заметнее. Ступни левой и правой ноги совсем тяжелые. Ступни ног тяжелые, как чугунные гири. Чувство тяжести все больше и больше наполняет обе ноги. Расслабленность, покой, пассивность и созерцательность.

4. Мысленно представить ситуацию, способствующую восстановлению работоспособности (отдых на берегу реки, на берегу моря, в лесу и др.). Важно при этом удерживать состояние аутогенного погружения, увязывая восстановительные процессы с ритмом дыхания: вдох наполняет расслаблением, покоем, делает ярче используемые в занятии образы, а с каждым выдохом по телу разливается расслабление, с каждым выдохом из тела уходит усталость, отрицательные эмоции. Эта стадия занятия продолжается от 5 до 30 минут. Важной частью аутогенной тренировки является то, что в конце себе дается установка, определяющая в общих контурах то состояние, которое желательно иметь после окончания занятия (свежесть, бодрость, готовность действовать энергично и др.) Активация по стандартной схеме.

Методы саморегуляции

- Использование приемов логики
- Использование самоприказов
- Использование образов
- Целенаправленное представление ситуаций
- Способы отвлечения
- Сознательное управление мышечным тонусом
- Дыхание как средство саморегуляции
- Подготовительные мероприятия

Использование приемов логики

Очень часто сложившаяся ситуация требует, чтобы водитель умел хладнокровно разобратся в ней. При этом можно сначала убедить себя в нерациональности неадекватного нервного напряжения, а затем - в целесообразности другого стиля деятельности и поведения. В процессе логического осмысления ситуации и устранения связанных с ней отрицательных эмоций можно пользоваться несколькими приемами.

Снимать нервное напряжение можно, что называется, поговорив с самим собой, *убедив себя в несерьезности переживаний*. Психическая защита в данном случае строится на самонадеянности в том, что трудные положения воспитывают умение даже из неудачи извлекать максимум пользы. Важно четко проанализировать, что произошло, где допущена ошибка, и

сразу же представить себе, какая может быть польза для будущей деятельности.

Очень важным является прием индивидуально значимого самоубеждения типа «Я способен к обучению», «Я все могу», «Я могу преодолеть любые страхи» и т.п. Эти самоубеждения надо обязательно тренировать, постоянно используя их как стимул в преодолении трудных ситуаций, возникающих в каждодневной практике.

Использование самоприказов

Любой человек может хорошо управлять собой с помощью внутренних самоприказов типа: «Ты можешь!», «Смелее!», «Учись!» «Терпи!», и т.п. Важно систематически тренировать преодоление себя с таким дополнительным самоприказом. В конечном итоге должна выработаться своего рода органическая связь между внутренней речью и действием. Самоприказ при этом обретает дополнительную силу, становится своего рода пусковым стимулом. Следует отметить, что очень удобно объединять самоприказы с формулами самоубеждения. Например: «Я ничего не боюсь! Вперед!» или «Я справлюсь с этим! Смелее!» и т.п.

Использование образов

Лицам с художественным типом мышления помогает прием, основанный на игре в кого-нибудь. Например, обучающийся вождению может представить себя в образе киногероя, каскадера. Умение мысленно представить себе образ для подражания, войти в нужную роль помогает обрести свой стиль поведения и регулировать свое состояние.

Целенаправленное представление ситуаций

Умению настроиться или снять нервное напряжение помогает использование воображения. У каждого человека есть в памяти ситуации, в которых он испытывал покой, умиротворение, расслабление. У одних – это пляж, приятное ощущение отдыха на теплом песке после купания, у других – горы, чистый свежий воздух, голубое небо, снежные вершины. Таких ситуаций может быть очень много, но выбрать надо самую значимую, способную вызывать нужные эмоциональные переживания.

При настройке на выполнение какого-либо действия обучающемуся вождению рекомендуется вспомнить эмоциональные сцены, ситуации, связанные, например, с успешным выполнением данного упражнения, проездом данного маршрута и т.п.

Способы отвлечения

Могут быть состояния, когда к активным методам саморегуляции прибегать трудно. Нередко это бывает связано с выраженным утомлением, чувством опустошения, отчаяния. В таких случаях снять груз психического напряжения можно с помощью различных средств отвлечения в свободное время. Это может быть книга, которую перечитываешь по много раз, не теряя к ней интереса, может быть музыка, полюбившийся фильм и т.д.

Сознательное управление мышечным тонусом

Мышечный тонус - один из показателей эмоционального состояния. Как правило, нерациональное нервно-психическое напряжение сочетается с ненужным напряжением мускулатуры, а это в свою очередь, еще больше увеличивает нервную нагрузку. Большое значение при этом имеет умение произвольно управлять мышечным тонусом, например, лица человека. Стоит нахмуриться, принять грустное выражение лица, как станет действительно грустно. И наоборот, улыбка способна сделать чудо. Умение улыбнуться даже в тяжелой ситуации, убрать ненужную скованность, психическую напряженность, мышечную зажатость повышает способность человека к лучшей реализации своих возможностей.

Дыхание как средство саморегуляции

Умение правильно дышать является основой успеха в овладении методами саморегуляции. Простейшие дыхательные приемы могут успешно использоваться в ситуациях, когда необходимо быстро взять себя в руки, успокоиться или, наоборот, поднять свой тонус.

Важное значение для регуляции психического состояния имеет ритм дыхания. Успокаивающий ритм заключается в том, что каждый выдох делается вдвое длиннее вдоха.

Хорошо показывает себя такой прием, как *дыхание на счет*. В ситуации, когда необходимо успокоиться: на счет 1, 2, 3, 4 делается вдох, потом на счет 1, 2, 3, 4 – выдох, затем на счет 1, 2, 3, 4, 5 делается вдох и на счет 1, 2, 3, 4, 5 - выдох и так вдох и выдох удлиняются до 12. Происходит искусственная задержка дыхания, что непроизвольно приводит к определенному снятию эмоционального напряжения. Наоборот, в ситуации, когда необходимо поднять свой тонус, активизироваться, поступают обратным образом. Начинают делать вдохи и выдохи с 12 и постепенно укорачивают их до 4. Дыхание учащается, напряжение возрастает.

Другой прием – *задержка дыхания*. Для того, чтобы снять острое нервное напряжение, можно сделать глубокий вдох и задержать дыхание на 20–30 с. Следующий за этим выдох и последующий повторный глубокий компенсаторный вдох будут способствовать стабилизации состояния.

Подготовительные мероприятия

Каждый из предложенных простейших методов саморегуляции может быть углублен и расширен. Поэтому сначала необходимо выбрать те из них, которые лучше отвечают характеру и темпераменту, кажутся наиболее удобными для систематического применения. Критерием отбора должны быть собственные индивидуальные особенности. Кроме того, необходимо учитывать, что методы саморегуляции могут различаться по направленности. В одном случае они помогут снять нервное напряжение, расслабиться, восстановить работоспособность, в другом - будут способствовать мобилизации, вхождению в особое психическое состояние, наиболее адекватное условиям.

Прежде чем приступить к изучению специальных упражнений аутогенной тренировки, целесообразно освоить некоторые подготовительные упражнения.

Наиболее важным подготовительным мероприятием является дыхательная гимнастика, которая состоит в освоении ритмического полного дыхания. Самым важным условием регулирования дыхания является контроль за его ритмом. Нужно всегда помнить, что для того чтобы дышать правильно, необходимо точно отсчитывать установленный ритм. Для определения оптимального ритма дыхания удобно пользоваться частотой пульса перед занятиями (этот ритм и служит основой счета при дыхании). Прежде чем освоить так называемое полное дыхание, необходимо овладеть его составными элементами (брюшным, средним и верхним дыханием).

Брюшное (диафрагмальное) дыхание выполняется стоя, сидя или лежа. Для его выполнения необходимо сосредоточиться на области пупка. Втягивая брюшную стенку, делаем выдох. Затем медленно делаем вдох. Брюшная стенка при вдохе выпячивается наружу и нижняя часть легких наполняется воздухом. Грудная клетка при брюшном дыхании остается неподвижной и только живот производит волнообразные движения, наполняя и освобождая нижнюю часть легких.

Среднее дыхание выполняется стоя, сидя или лежа. Необходимо сосредоточиться на ребрах. После выдоха медленно вдыхаем, растягивая с обеих сторон ребра. Делая выдох, сжимаем ребра. При этом типе дыхания наполняется воздухом средняя часть, в то время, как живот и плечи остаются неподвижными.

Верхнее дыхание также выполняется стоя, сидя или лежа. Внимание сосредоточивается на верхушках легких. После выдоха делаем вдох, медленно поднимая ключицы и плечи. Выдыхая, опускаем плечи и ключицы. При верхнем дыхании живот и передняя часть груди остаются неподвижной.

Полное дыхание так же, как и его составные части, выполняется стоя, сидя или лежа. После полного выдоха необходимо медленно встать, считая 8 ударов пульса, чередуя и соединяя все три вышеописанных типа дыхания в одном непрерывном волнообразном движении. Прежде всего выпячивается живот, потом расширяются ребра и, наконец, поднимаются ключицы и плечи. В этот момент стенка живота слегка подтягивается. Выдох производится в той же последовательности, что и вдох: вначале втягиваем стенку живота, потом сжимаем ребра и опускаем ключицы и плечи. При этом весь дыхательный аппарат находится в единомобразном движении. Между выдохом и следующим вдохом можно задержать дыхание, пока не появится естественное желание сделать вдох. Дыхание осуществляется через нос. Одна из важных целей дыхательной гимнастики - обучение концентрации внимания, что будет иметь большое значение для успешного освоения упражнений аутогенной тренировки. Однако следует отметить, что даже применение только одного полного дыхания (без специальных упражнений аутогенной тренировки) снимает (или уменьшает) эмоциональное напряжение, успокаивает нервную систему, наполняет человека чувством спокойствия и уверенности в себе. Делают это упражнение 5–6 раз с максимальной концентрацией внимания. Занятия аутогенной тренировкой целесообразно начинать после выполнения этого дыхательного упражнения. Необходимо учитывать, что, освоив "полное дыхание", нет необходимости в выполнении его составных частей (брюшного, среднего и верхнего дыхания).

Снятие стресса: дыхательная техника

Следующая дыхательная техника является эффективным способом восстановления естественного биоритма здорового организма. Она основывается на том, что напряжение и расслабление – это неотъемлемые элементы дыхания. Вдох – это сокращение межреберных мышц и разворачивание грудной клетки, растягивание легочной ткани. Выдох – их расслабление. В данном случае вы подхватываете эти естественные процессы и усиливаете их физически и ментально.

– Сядьте прямо и выдохните весь воздух из легких. С выдохом расслабьтесь. Крепко возьмитесь обеими руками за края сиденья и на вдохе потяните его вверх, словно пытаетесь поднять стул.

– Напрягите руки, живот и остальные мышцы тела, продолжая как будто поднимать стул, на котором сидите.

– Сохраняя напряжение во всем теле, задержите дыхание.

– Медленно выдохните через нос, расслабляя тело и отпуская сиденье. После выдоха полностью расслабьтесь. Нигде в теле не должно оставаться напряжения.

– Выполните три–пять таких циклов. Время вдоха, выдоха и задержки дыхания определяйте в соответствии с состоянием вашего здоровья и вашим ритмом дыхания.

Выполняя упражнение, представьте себе персональный счетчик-измеритель вашего напряжения-расслабления. Это счетчик может быть любым измерительным прибором, в котором есть шкала, как у градусника, барометра, вольтметра и так далее. Когда вы напрягаетесь на вдохе, «наблюдайте», как увеличивается показатель вашего напряжения, когда вы расслабляетесь на выдохе – «наблюдайте», как он снижается. Чем больше вам удастся «раскачать» показатель напряжения-расслабления между его полярными значениями, тем эффективнее будет выполнено упражнение.

При гипертонии практикуйте только расслабляющий способ дыхания, без фазы напряжения на вдохе. Тогда с каждым выдохом освобождайтесь от оставшегося в вас напряжения, как бы сдувая его показание со шкалы вашего персонального счетчика-измерителя.

Эффективным способом снятия последствий пережитого стресса служит ритмическое дыхание. Продолжительное ритмическое дыхание с естественным для него попеременным расслаблением и напряжением является своего рода массажем тела изнутри. Оно ускоряет кровообращение и в итоге обеспечивает прочное здоровье. Естественный ритм способствует улучшению циркуляции крови во всех частях тела и постепенно снимает утомление.

Так можно предотвратить истощение организма. Если вы не истощены, вы не впадаете в состояние беспокойства по малейшему поводу; если вы не беспокоитесь, ваше сознание пребывает в стабильном, спокойном состоянии. При таком настрое вы чувствуете готовность справиться с любой внешней возникшей трудностью.

Чтобы освободиться от ментальных токсинов стресса, нужно выполнить своего рода

ментальную уборку.

Для этого «вернитесь» в момент прошлого, где вы были не вполне довольны своим поведением, и переживите его еще раз, но уже не так, как это у вас получилось тогда. С позиции настоящего поймите, что вам не хватало тогда для более успешного поведения.

Имея новый ресурс, «пройдитесь» по случаю несколько раз, пока не будете удовлетворены своей реакцией. Добейтесь изменения представления о происшедшем, чтобы оно больше не служило для вас источником напряжения.

Придав воспоминанию характеристики сильного позитивного переживания, вы не только защищаетесь от следовых воздействий стресса, но и приобретаете уверенность, что в дальнейшем это воспоминание станет положительно влиять на все последующие события. Хотя вы и осознаете, что сами создали его благодаря своим свойствам, оно тем не менее имеет неосознанную силу реального происшествия.

Изложенные приемы просты и эффективны для снятия последствий переживаемых вами стрессов. Важно, чтобы вы не забывали время от времени их использовать, и чувствовали себя всегда хорошо.

Как сделать это привычкой, помнить об этом в течение всего дня? Вот несколько рекомендаций, которые помогут вам не забывать о расслаблении среди многочисленных забот повседневной жизни. Большинство из них срабатывает за счет посылки сигнала, который привлечет ваше внимание.

Например, поможет **записка** со словами: «Расслабься», или «Вспомни!». Прикрепите ее к своему письменному столу, к зеркалу, холодильнику или к панели машины. Положите в свой кошелек так, чтобы всякий раз, доставая деньги, вы ее видели. Если вы привыкли делать записи в календаре, то запишите это обращение к себе на каждой страничке на две недели вперед, желательно яркими чернилами.

Поменяйте руку с часами, наденьте или снимите кольцо с пальца или переложите вашу расческу в другое место. Скажите себе, что всякий раз, когда вы замечаете какое-то отличие, вам нужно вспомнить о вашем эмоциональном барометре и сознательно расслабиться.

Адаптируйте предлагаемую нами технологию к своему стилю жизни, чтобы она стала для вас естественной и удобной, и пользуйтесь ею на здоровье.