



АВТОШКОЛА МААШ

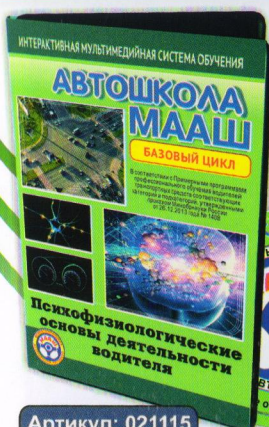
Базовый цикл



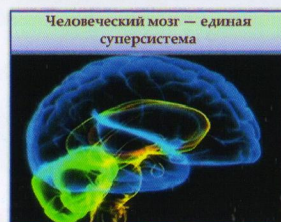
АЗБУКА ПСИХОЛОГИИ ВОДИТЕЛЯ



ИНТЕРАКТИВНАЯ МУЛЬТИМЕДИЙНАЯ СИСТЕМА ОБУЧЕНИЯ (ИМСО) «АВТОШКОЛА МААШ. ПСИХОФИЗИОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВОДИТЕЛЯ»



Артикул: 021115



Электронное учебно-наглядное пособие предназначено для проведения занятий по учебному предмету базового цикла «Психофизиологические основы деятельности водителя».

Соответствует перечню учебного оборудования, указанному в примерных программах профессиональной подготовки водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий.

Содержит описание психофизиологических особенностей деятельности водителя, воздействия на поведение водителя психотропных, наркотических веществ, алкоголя и медицинских препаратов, а также описание конфликтных ситуаций в дорожном движении и факторов риска при вождении автомобиля. Заменяет собой соответствующие плакаты и стенды, обладает широкими функциональными возможностями. Позволяет демонстрировать учебный материал с помощью мультимедийных средств обучения

ЭЛЕКТРОННЫЕ ВИДЕОЛЕКЦИИ (ЭВЛ) «АВТОШКОЛА МААШ. КУРС ЛЕКЦИЙ ПО ПРЕДМЕТУ "ПСИХОЛОГИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ"»



Артикул: 021105



Управление автомобилем в современном мире предъявляет высокие требования к психологическим качествам водителя, так как процесс управления автомобилем состоит из приёма и переработки водителем информации и последующего принятия решения на основе полученной и переработанной информации. Учебный курс лекций «Психологическая подготовка водителей транспортных средств» из

серии электронных видеолекций «Автошкола МААШ» позволит водителю автомобиля, особенно начинающему, более уверенно и комфортно чувствовать себя на дороге, в т. ч. в неблагоприятных условиях вождения, лучше справляться с возникающими проблемами в пути. Курс основан на многолетнем опыте преподавания психологических основ безопасного управления транспортным средством и построен на основе примерных программ подготовки водителей транспортных средств. Он направлен на повышение безопасности дорожного движения.



Автошкола МААШ

АЗБУКА ПСИХОЛОГИИ ВОДИТЕЛЯ

Межрегиональная ассоциация автошкол и Национальный экспертный совет по обучению и тестированию водителей транспортных средств рекомендуют это издание в качестве учебного пособия для подготовки, переподготовки и повышения квалификации водителей транспортных средств

Москва

АВТОШКОЛА МААШ

АЗБУКА ПСИХОЛОГИИ ВОДИТЕЛЯ

Подписано в печать 25.07.2016
Формат 60x90 1/16. Бумага газетная. Печать офсетная
Тираж 3000 экз. Заказ № 4563. Цена свободная

ООО «Издательский Дом «Автошкола»», 2016 г.
Ленинградское шоссе, 46
МОСКВА 125212

Отпечатано в АО «Первая Образцовая типография»
Филиал «Чеховский Печатный Двор»
142300, Московская область, г. Чехов, ул. Полиграфистов, д. 1
Сайт: www.chpd.ru, E-mail: sales@chpd.ru, тел. 8(499)270-73-59

Автошкола МААШ. Азбука психологии водителя.—М.: ООО «Издательский Дом «Автошкола»», 2016.— 32 с.

Данное учебное пособие посвящено психологическим аспектам поведения современного водителя и полностью соответствует примерным программам профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий, утвержденным приказами Минобрнауки России от 12.08.2014 № 1408 и от 12.05.2015 № 486.

© ООО «Издательский Дом «Автошкола»», 2016 г.

Задать интересующие Вас вопросы относительно деятельности МААШ Вы можете по телефонам: (499) 159-7679, 159-7545, (925) 518-1225 (моб.)
Заказ продукции на сайте мааш.рф, maash.ru или maash.su
в разделе «Интернет-магазин»

ВВЕДЕНИЕ

Водитель является владельцем источника повышенной опасности. Управление автомобилем в современном мире предъявляет высокие требования к психологической подготовке водителя. Выезжая на дорогу, водитель берет на себя ответственность не только за самого себя, но и за других участников дорожного движения. Проведенные многочисленные исследования по данной тематике показывают, что чаще всего причиной ДТП является не отказ системы управления автомобилем и не качество дорожного покрытия, а ошибки в действиях самого водителя, то есть человеческий фактор. Именно поэтому психологической подготовке водителей в современной автошколе отводится значительная роль.

Тема 1. Познавательные функции, системы восприятия и психомоторные навыки

Познавательные функции: внимание, восприятие, воображение, память, мышление, речь выступают как важнейшие компоненты любого вида человеческой деятельности.

Для того, чтобы удовлетворять свои потребности, общаться, учиться и трудиться, управлять автомобилем, человек должен воспринимать мир, обращать внимание на те или иные моменты или компоненты своей деятельности, представлять то, что ему нужно делать, запоминать, обдумывать, высказывать суждения. Следовательно, без участия психических процессов и включения познавательных функций человеческая деятельность, в частности, процесс обучения вождению, невозможна.

Внимание

Внимание — это один из познавательных процессов человека. Внимание можно определить как психофизиологический процесс или состояние, характеризующее динамические особенности познавательной деятельности человека. Оно выражается в сосредоточенности на сравнительно узком участке внешней или внутренней действительности, которая становится осознаваемой и концентрирует на себе психические и физические силы человека в течение определенного периода времени. Внимание — это процесс сознательного или бессознательного (полусознательного) отбора одной информации, поступающей через органы чувств, и игнорирования другой (к примеру, чтение дорожных указателей, содержащих большое количество информации, которое займет много времени, если водитель не сумеет вычленив нужную ему строку из всего информационного табло).

Основные свойства внимания человека — это устойчивость, интенсивность, сосредоточенность, переключаемость, объем и распределение.

Устойчивость внимания проявляется в способности в течение длительного времени сохранять состояние сосредоточенности на каком-либо объекте, предмете деятельности, не отвлекаясь и не ослабляя концентрации.

Устойчивость внимания зависит от:

- индивидуальных физиологических особенностей нервной системы человека;
- психического состояния (возбужденность, заторможенность и т.п.) человека;
- мотивации (наличие или отсутствие интереса к предмету деятельности, его значимость для личности) человека;
- внешних обстоятельств, в которых осуществляется деятельность.

Люди со слабой нервной системой, или перевозбужденные, могут довольно быстро утомляться. Человек, который не очень хорошо чувствует себя физически в данный конкретный момент времени, также, как правило, характеризуется неустойчивым вниманием. Отсутствие интереса к предмету деятельности способствует частому отвлечению внимания от дорожной ситуации, что, несомненно, увеличивает число ошибок при управлении автомобилем. Напротив, наличие интереса сохраняет повышенный уровень внимания в течение длительного периода времени. При обстановке, которая характеризуется отсутствием внешне отвлекающих моментов (наличие пассажиров в салоне автомобиля, разговоры по мобильному телефону и т.п.), внимание бывает достаточно устойчивым в течение длительного периода времени.

При наличии множества отвлекающих раздражителей внимание колеблется, стано-

вится недостаточно устойчивым. В жизни характеристика общей устойчивости внимания чаще всего определяется сочетанием совокупности всех этих факторов.

Таким образом, устойчивость внимания — это сохранение в течение продолжительного времени необходимой интенсивности внимания на каком-либо объекте или в какой-либо ситуации.

В связи с увеличением интенсивности транспортного потока и скоростного режима в современных дорожных условиях от водителя требуются весьма высокие показатели устойчивости и интенсивности внимания.

Интенсивность внимания — это степень его напряжения при восприятии объекта. Чем выше интенсивность внимания, тем отчетливее и полнее восприятие дорожной ситуации в текущий момент, тем более точно водитель ее оценивает.

Интенсивность внимания водителя не всегда одинакова. Она снижается на прямых участках дороги большой протяженности, однообразной местности, при отсутствии или небольшом числе других участников дорожного движения. И, наоборот, при совершении обгона, увеличении скорости, смене полосы движения, проезде перекрестков, пешеходных переходов, при наличии сложных погодных условий интенсивность внимания должна повышаться.

Сосредоточенность внимания (противоположное качество — рассеянность) проявляется в различиях, которые имеются в степени концентрации внимания на одних объектах и его отвлечении от других. Человек, к примеру, может сосредоточить свое внимание на управлении автомобилем и не замечать ничего, не относящегося непосредственно к данной деятельности. Внимание водителя в текущий момент может быть сконцентрировано на определенном дорожном указателе, но при этом оно распределено и на всей дорожной ситуации.

Переключаемость внимания понимается как его перевод с одного объекта на другой или с одного вида деятельности на другой. Данная характеристика человеческого внимания проявляется в скорости, с которой водитель может переводить свое внимание с одного объекта на другой, причем такой перевод может быть как произвольным, так и произвольным. В первом случае он невольно переводит свое внимание на что-либо такое, что его случайно заинтересовало (например, рекламный баннер), а во втором — сознательно, усилием воли заставляет себя сосредоточиться на проезде перекрестка.

Переключаемость внимания, если она происходит на произвольной основе, может свидетельствовать о его неустойчивости.

Частой причиной вторичных ДТП является отвлечение внимания на уже происшедшую аварию в соседнем ряду!

С переключаемостью внимания функционально связаны два разнонаправленных процесса: включение и отвлечение внимания. Первый характеризуется тем, как человек переключает внимание на опасный объект и полностью сосредотачивается на нем. Второй — тем, как осуществляется процесс отвлечения внимания. Другими словами, при проезде остановки в какой-то момент ослес автобус, и внимание сосредоточено на нем, а затем более опасным становится пешеход, выходящий на проезжую часть, и внимание должно быть сконцентрировано на нем. Таким образом, переключение внимания — это способность быстро менять объекты дорожной ситуации, на которые направлено внимание в зависимости от степени их опасности. Здесь также важна скорость перехода внимания с одного объекта на другой. Водитель, чтобы не допускать ошибок при управлении автомобилем, должен быстро переключать внимание с одного опасного объекта на другой, своевременно прекращать начатые действия, а нередко изменять их на противоположные. Скорость переключения внимания зависит от опыта водителя.

Объем внимания характеризуется количеством объектов, которые могут быть восприняты водителем одновременно. В среднем человек может обрабатывать информацию не более чем о пяти объектах. У опытных водителей объем внимания больше, чем у начинающих.

Объем внимания — характеристика, которая определяется количеством информации, одновременно способной сохраняться в сфере повышенного внимания (сознания) человека. Численная характеристика среднего объема внимания людей составляет 5–7 единиц информации.

Распределение внимания заключается в способности рассредоточить внимание на значительном пространстве информационного дорожного поля, параллельно выполнять несколько видов деятельности (держат в поле зрения перемещения других участников дорожного движения, следить за сигналами светофоров, следовать своему маршруту и т.п.) или совершать несколько различных действий. Пространство, в котором большую

часть времени внимание концентрируется на разных объектах, называется полем концентрации внимания.

Взгляд водителя чаще всего останавливается у границ поля концентрации, так как именно там прогнозируется появление новых объектов. При увеличении скорости движения автомобиля размеры поля концентрации внимания уменьшаются.

Распределение внимания также зависит от психологического и физиологического состояния человека. При утомлении, в процессе выполнения сложных видов деятельности, требующих повышенной концентрации внимания, область его распределения обычно сужается.

В аварийной ситуации требования к распределению внимания водителя повышаются. Он должен одновременно и смотреть, и думать, и действовать!

Факторы, влияющие на ослабление внимания.

Однозначно снижает внимание прием седативных лекарственных препаратов, алкоголь, наркотики, болезненные состояния, а также сильные душевные переживания. Особую опасность представляет состояние утомления, связанное с недосыпанием. Также снижает внимание при монотонности дорожной ситуации (свободные загородные трассы или, наоборот, автомобильные пробки).

Разговоры по мобильному телефону или общение с пассажирами переключают внимание в поле событий общения, снижая контроль за дорожной ситуацией, что мешает безопасному управлению автомобилем.

Восприятие

Восприятие — это интеллектуальный процесс, связанный с активным поиском признаков, необходимых и достаточных для формирования образа и принятия правильного решения на дороге. Последовательность актов, включенных в этот процесс, следующая:

1. Первичное выделение комплекса стимулов (признаков) из потока информации и принятие решения о том, что они относятся к одному и тому же определенному объекту.

2. Поиск в памяти аналогичного или близкого по составу ощущений комплекса признаков, сравнение с которым позволяет судить о том, что это за объект, и понять, какими качествами он наделен (скорость, габариты, радиус разворота).

3. Отнесение воспринятого объекта к определенной категории с последующим поиском дополнительных признаков, подтверждающих или опровергающих правильность принятого гипотетического решения (особенно в условиях недостаточной или ограниченной видимости).

4. Окончательный вывод о том, что это за объект, с приписыванием ему еще не воспринятых свойств, характерных для объектов одного с ним класса.

Вся информация о дорожной ситуации поступает в мозг по информационным каналам, важнейшую роль из которых играет зрительный, а слуховой и обонятельный каналы играют второстепенную, вспомогательную роль.

Зрительное восприятие водителя

Зрение (зрительное восприятие) — важнейший канал получения информации. Органом зрения является глаз человека, его сетчатка и зрительные поля головного мозга. С помощью зрения водитель получает 80% информации о дорожной обстановке.

Характеристики зрения

Острота зрения — это способность различать форму и детали объектов. Наибольшая острота зрения — в центральной области поля зрения. А вот в условиях плохого освещения (в сумерках, на неосвещенной дороге, при тумане, сильном задымлении) острота зрения, наоборот, выше в области периферии (по краям).

Поле зрения — это угловое пространство, видимое глазу при неподвижных взгляде и голове. Бинокулярное поле зрения (двумя глазами) составляет 120–130 градусов и практически охватывает все пространство перед автомобилем, за исключением передней «слепой» зоны. Поле зрения при перемещении взгляда может быть увеличено на 180 градусов, что обеспечивает большую безопасность движения.

При управлении автомобилем в очках надо помнить, что чем больше диоптрии, тем уже поле зрения. При суженном поле зрения водитель начинает совершать движения головой, чтобы расширить зону четкого зрительного восприятия. Это требует дополнительного времени и снижает скорость реакции. При увеличении скорости поле зрения водителя сужается.

При значительном сужении поля зрения водители могут допускать ошибки в управлении автомобилем (например, не заметить пешехода на обочине дороги, неправильно

оценить расстояние до стоящего или обгоняемого автомобиля, упустить важные детали дорожной обстановки на перекрестке и др.).

Глубинное зрение — это свойство различать расстояние до объектов и между объектами. В восприятии удаленности предметов главная роль принадлежит ощущениям, возникающим от конвергенции, то есть сведения осей обоих глаз. Рассматривая близкие предметы, человек сводит глаза друг к другу, а рассматривая далекие — разводит. Эти движения глаз осуществляются неосознанно. Возникающие ощущения от сокращения глазных мышц, а также увеличение или уменьшение четкости изображения и степень различения деталей сигнализируют нашему сознанию о близости или удаленности объекта. Ошибки в оценке ширины проезжей части дороги могут допустить и опытные водители при переходе как с автомобиля с малыми габаритами на автомобиль с большими габаритами, так и наоборот. Это объясняется изменением расстояния от глаз водителя до дорожного покрытия и расположенных на нем объектов.

Зрительное восприятие в темное время суток.

В темное время суток почти невозможно цветное восприятие предметов. Их различают не по цвету, а по контуру яркости. При недостаточной яркости и отсутствии контрастности водитель не различает контуров объектов. Поэтому ночью расстояние до обнаружения объектов сокращается вдвое по сравнению со светлым временем суток. Из-за резких колебаний интенсивности освещения дороги в темное время суток водителю приходится приспосабливаться к каждому новому участку дороги. В течение времени привыкания (адаптации) способность адекватно оценивать характеристики объектов ухудшается.

Опасными моментами являются переходы от темноты к свету, при входе в тоннель или выходе из него, ослепления фарами встречного автомобиля и др. В зависимости от интенсивности светового потока водителю может потребоваться от нескольких секунд до двух минут, чтобы восстановить зрительное восприятие в полном объеме. Также в темное время суток водители испытывают сложности с перестроением, так как невозможно определить размеры, скорость и габариты автомобилей, движущихся в попутном направлении, из-за яркого светового пятна передних фар, скрывающих эти важные параметры.

«Слепая» (или «мертвая») зона автомобиля — это пространство вокруг машины, которое водитель не может увидеть со своего места. Такая зона есть сзади, сбоку и даже перед автомобилем. Бывает так, что проезжающий мимо автомобиль уже не виден в зеркале заднего вида, но и сбоку его тоже еще не видно. Наличие «слепых» зон является одной из распространенных причин попутных столкновений на дорогах.

Водителю необходимо понимать, что при перестроении следует учитывать возможность нахождения участников дорожного движения в этих зонах, а также помнить о наличии таких зон у других автомобилей и стараться сократить время нахождения в них!

Определение безопасной дистанции до впереди идущего автомобиля также относится к вопросам зрительного восприятия. Правильный выбор дистанции избавляет от столкновения с автомобилем, идущим перед вами. Целесообразнее измерять эту дистанцию в секундах, а не в метрах. Делается это следующим образом. На дороге выбирается неподвижный объект (к примеру, дорожный знак), и, как только автомобиль, едущий перед вами, проехал его полностью, начинается отсчет: 501, 502, 503... и до тех пор, пока передний бампер вашего автомобиля не поравняется с выбранным неподвижным объектом. Последняя произнесенная цифра и будет выражать дистанцию в секундах (к примеру, 507 означает, что расстояние между вами 7 секунд).

Дистанция до впереди идущего автомобиля должна быть следующей:

- на сухом асфальте — не менее 2 секунд;
- на грязном, мокром асфальтированном покрытии — не менее 3 секунд;
- на укатанном снегу — не менее 3 секунд;
- на ледяном покрытии — не менее 5 секунд.

Необходимо помнить, что для начинающего водителя дистанция должна быть гораздо больше указанной выше!

Нарушения зрительного восприятия

Нарушения зрительного восприятия могут возникать при монотонии, утомлении, под воздействием алкоголя, в сумерках, при резком изменении освещенности дороги, ухудшении общего самочувствия водителя. Нарушения зрительного восприятия характеризуются снижением четкости зрения, сужением поля зрения, а также возникновением

оптических иллюзий.

Иллюзией называют возникновение неправильного восприятия окружающей действительности. Причины дорожных иллюзий различны: изменение контрастности, освещения, особенности перспективы или меняющийся рельеф местности, утомление, отрицательные эмоции, ослабление внимания, состояние алкогольного опьянения, наступающий седативный эффект от принятия определенных лекарственных препаратов или наркотических средств. Иллюзии могут возникать с различной частотой и в различной форме. Следует помнить, что иллюзорное восприятие крайне опасно. Даже при незначительном искажении реальности оно может привести к аварийной ситуации.

Эффект монотонии (или дорожный гипноз) может возникнуть на протяженных однообразных трассах, в длинных тоннелях, где количество и новизна стимулов дорожной ситуации ограничены или однообразны. Наш мозг, отсканировав внешнее пространство и не найдя ничего нового, постепенно начинает обращаться в так называемое квазипространство, то есть в наш внутренний мир. Человек, управляя автомобилем, начинает внутренне размышлять о проблемах на работе, о том, что купить в магазине, как провести выходные, и т.п. Таким образом, водитель, хотя и находится за рулем, но уже полностью не контролирует развитие дорожной ситуации. При резком изменении дорожной ситуации (крутой поворот, изменение скоростного режима движения и т.п.) водитель либо не успевает вовремя среагировать, либо реагирует неадекватно на ситуацию на дороге, что часто приводит к ДТП.

Для профилактики развития монотонии, в первую очередь, необходимо соблюдать режим труда и отдыха. При наступлении первых симптомов давать себе отдых. Особенно это касается начинающих автомобилистов, чьи временные рамки адекватной работоспособности значительно ограничены. Можно попробовать поменять стиль вождения (несколько раз перестроиться из ряда в ряд), сменить радиоканал, но лучше все-таки дать себе отдых. Необходимо знать и о наличии на дорогах категории водителей, наиболее подверженных эффекту монотонии, и учитывать данный фактор при совершении маневров. Это водители большегрузных автомобилей, выполняющие междугородные перевозки, а также водители общественного транспорта, движущиеся по кольцевым маршрутам.

Аудиальное (слуховое) восприятие водителя

Второй по важности системой восприятия является аудиальная (слуховая). Слуховой анализатор состоит из внешней слуховой раковины и сложных систем внутреннего уха, объединенных с вестибулярным аппаратом, а также из слуховых зон головного мозга.

Слух помогает определить расположение в пространстве источника звука и его перемещение. С помощью слуха водитель определяет движение других автомобилей, подаваемые сигналы клаксонов, закрытие или открытие железнодорожных переездов, должным образом реагирует на звуковые сирены экстренных служб, получает информацию о работе агрегатов двигателя (например, неадекватно включенная передача на механической коробке передач) и автомобиля в целом, сопровождающуюся звуковыми эффектами. Слуховые центры находятся в головном мозге рядом со зрительными центрами, и они легко обмениваются информацией. Если мы одновременно и видим, и слышим объект, например приближающийся автомобиль, то восприятие его положения и движения в пространстве происходит наиболее точно. Звук может предупреждать нас о приближении объекта, который мы еще не видим, и направлять зрительное внимание в сторону звука (при сигнале клаксона, например). Именно поэтому не рекомендуется громко включать радио или разговаривать во время управления автомобилем. Для того чтобы звук на дороге обрел смысл, для начинающего водителя необходимо объединение звукового сигнала с объяснениями инструктора или опытного водителя и соотнесение их со зрительной и вестибулярной информацией. Странный звук внутри автомобиля также требует пристального внимания, остановки и выяснения его происхождения.

Необходимо помнить, что постоянно действующий шум оказывает отрицательное воздействие на органы слуха (снижает возможность работы слухового анализатора). Под влиянием шума увеличивается скрытый период двигательной реакции, ухудшается зрительное восприятие, ослабевает сумеречное зрение, нарушаются координация движений и функции вестибулярного аппарата, наступает преждевременное утомление. Поэтому установленный сабвуфер в машине или снятый глушитель не только вызывает дискомфорт у окружающих, но в первую очередь наносит ущерб здоровью владельца такого автомобиля и косвенно повышает шанс возникновения аварий. Таким образом, водитель должен своевременно воспринимать и адекватно оценивать информацию о дорожной ситуации, а также информацию, поступающую от органов управления автомобилем, и на основе полученных данных, руководствуясь предыдущим опытом (который отсутствует у

начинающих водителей, в связи с чем им приходится вырабатывать алгоритм действий буквально с нуля, что значительно увеличивает время реакции), принимать правильные решения, способствующие безопасному управлению автомобилем.

Память

Память — это способность к получению, хранению и воспроизведению жизненного опыта человека. Разнообразные инстинкты, врожденные и приобретенные механизмы поведения есть не что иное, как запечатленный, передаваемый по наследству или приобретаемый в процессе индивидуальной жизни опыт. Без постоянного обновления такого опыта, его воспроизводства в подходящих условиях живые организмы не смогли бы адаптироваться к текущим и быстро меняющимся событиям жизни. Не помня о том, что с ним было, организм просто не смог бы совершенствоваться дальше, так как то, что он приобретает, не с чем было бы сравнивать, и оно бы безвозвратно утрачивалось.

Переход информации из кратковременной в долговременную память связан с рядом особенностей. В кратковременную память попадают последние 5 или 6 единиц информации, поступившие через органы чувств. Они-то и проникают в первую очередь в долговременную память. Сделав сознательное усилие, повторяя материал, можно удерживать его в кратковременной памяти и на более длительный срок, чем несколько десятков секунд. Тем самым можно обеспечить перевод из кратковременной в долговременную память такого количества информации, которое превышает индивидуальный объем кратковременной памяти. Этот механизм лежит в основе запоминания путем повторения.

Мгновенная (или иконическая) память связана с удержанием точной и полной картины только что воспринятого органами чувств без какой бы то ни было переработки полученной информации. Эта память — непосредственное отражение информации органами чувств. Ее длительность — от 0,1 до 0,5 секунды и представляет собой полное остаточное впечатление, которое возникает от непосредственного восприятия стимулов. Это память-образ. К примеру, при прохождении узкого поворота или при проезде во дворе, заставленном машинами, водитель видит препятствие только в начале действия, затем преграды скрываются от него корпусом собственного автомобиля и маневрирование основывается на мгновенной памяти, и, если время действия было упущено, водитель уже не сможет правильно ориентироваться. В данном случае ему стоит выйти из автомобиля и оценить ситуацию заново, так как мозг утратил информацию по данной ситуации.

Кратковременная память представляет собой способ хранения информации в течение короткого промежутка времени. Длительность удержания мнемических следов здесь не превышает нескольких десятков секунд, в среднем около 20 (без повторения). В кратковременной памяти сохраняется не полный, а лишь обобщенный образ воспринятого, его наиболее существенные элементы. Эта память работает без предварительной сознательной установки на запоминание, но зато с установкой на последующее воспроизведение материала. Кратковременную память характеризует такой показатель, как объем. Он в среднем равен от 5 до 9 единиц информации и определяется по числу единиц информации, которое человек в состоянии точно воспроизвести спустя несколько десятков секунд после однократного предъявления ему этой информации.

Кратковременная память связана с так называемым актуальным сознанием человека. Из мгновенной памяти в нее попадает только та информация, которая создается, соотносится с актуальными интересами и потребностями человека, привлекает к себе его повышенное внимание (к примеру, поиск автозаправочной станции при малом количестве бензина в баке). Отметим, однако, что в стрессовой ситуации объем запоминания значительно снижается. А обучение вождению автомобиля как раз является стрессовой ситуацией, поэтому не стоит перегружать себя информацией на начальных этапах.

Оперативная память рассчитана на хранение информации в течение определенного, заранее заданного срока в диапазоне от нескольких секунд до нескольких дней.

Срок хранения сведений этой памяти определяется задачей, стоящей перед человеком, и рассчитан только на решение данной задачи. Оперативная память нужна водителю для запоминания на короткое время постоянно меняющейся текущей информации от дороги или среды, где осуществляется движение, а также от приборов своего автомобиля. Так, например, кратковременно сохраняя в памяти дорожную обстановку впереди автомобиля, водитель получает возможность переключить свой взгляд на зеркало заднего вида, или на обочину дороги, или на приборную панель автомобиля.

При движении автомобиля оперативная память участвует в кратковременном запоминании показаний дорожных знаков, контрольных приборов, месторасположения пешеходов, автомобилей, состояния отдельных участков дорожного покрытия. После

проезда соответствующих участков дороги и выполнения необходимых управляющих действий надобность в этой информации исчезает, и она забывается, освобождая место новым объектам. Часто в автошколе можно наблюдать, как при хорошей сдаче зачета по ПДД обучающиеся плохо сдают внутренний экзамен или экзамен в ГИБДД. В данном случае наступает так называемый эффект законченного действия (эффект Зейгарник), когда по завершении действия необходимая информация о нем стирается из памяти.

Данный вид памяти по длительности хранения информации и своим свойствам занимает промежуточное положение между кратковременной и долговременной.

Долговременная память способна хранить информацию в течение практически неограниченного срока. Информация, попавшая в хранилища долговременной памяти, может воспроизводиться человеком сколько угодно раз без утраты. Более того, многократное и систематическое воспроизведение данной информации только упрочивает ее следы в долговременной памяти. Последняя предполагает способность человека в любой нужный момент припомнить то, что когда-то он запомнил. Все знания, весь опыт водителя, то есть то, что необходимо для обеспечения безопасного вождения, хранятся в его долговременной памяти.

Зрительная память связана с сохранением и воспроизведением зрительных образов. Она чрезвычайно важна для водителя. На данном виде памяти основан процесс запоминания и воспроизведения материала: то, что человек зрительно может себе представить, он, как правило, легче запоминает и воспроизводит. Благодаря зрительной памяти водитель запоминает маршруты движения, характерные ориентиры, участки дороги, требующие особого внимания.

Слуховая память представляет собой хорошее запоминание и точное воспроизведение (или сравнение) разнообразных звуков. Слуховая память позволяет контролировать работу двигателя, по шуму трения колес судить о состоянии дорожного покрытия и степени сцепления колес с грунтом, сравнивая их со звуками других участков дороги.

Двигательная память представляет собой запоминание и сохранение, а при необходимости и воспроизведение с достаточной точностью многообразных сложных движений. Она участвует в формировании двигательных, в частности трудовых и спортивных, умений и навыков. Совершенствование управления автомобилем связано с этим видом памяти. Двигательная память имеет большое значение при формировании и автоматизации двигательных навыков, что особенно важно при управлении автомобилем на больших скоростях и в аварийных ситуациях. Это связано с тем, что мозг не успевает на большой скорости выработать необходимое решение, в действие вступают так называемые двигательные автоматизмы, выработанные ранее в процессе обучения.

Эмоциональная память представляет собой память на переживания. Она участвует в работе всех видов памяти, но особенно проявляется в человеческих отношениях. На эмоциональной памяти непосредственно основана прочность запоминания материала: то, что у человека вызывает эмоциональные переживания, запоминается им без особого труда и на более длительный срок.

В данном контексте необходимо отметить, что если обучение вождению было сопряжено с негативной эмоциональной атмосферой, создаваемой не сложившимися отношениями с инструктором или родственниками, негативно относящимися к обучению в автошколе, то скорее всего впоследствии человек будет испытывать дискомфорт при каждой самостоятельной поездке.

При обучении вождению целесообразно задействовать все виды памяти для более эффективного усвоения навыков.

Для лучшего запоминания важно:

- частота практических занятий — не менее трех раз в неделю;
- учить теорию ПДД — самостоятельно каждый день;
- концентрация на одном элементе (одно занятие — одно упражнение);
- частота повторений (выполнить упражнение самостоятельно не менее трех раз подряд правильно);
- учить чуть больше, чем требует программа;
- пересказ прочитанного третьим лицам своими словами;
- нельзя учить ПДД, используя только билеты;
- нельзя учить ПДД с использованием только бумажных носителей.

Мышление

Мышление — это процесс отражения общих свойств предметов и явлений, нахождения закономерных связей и отношений между ними. Оно дает возможность познавать

то, чего мы непосредственно не наблюдаем, предвидеть ход событий и результаты наших собственных действий. Последняя особенность мышления позволяет водителю прогнозировать развитие дорожно-транспортной ситуации. Мышление включает в себя два процесса: анализ и синтез.

Анализ — это мысленное расчленение процесса, явления или предмета, выделение его отдельных признаков. Водитель вначале расчленяет дорожную обстановку на составляющие ее элементы (дорожные знаки, светофоры, разметка, погодные условия, другие участники движения и т.д.) и оценивает их сигнальное значение по степени опасности, то есть анализирует.

Синтез — это мысленное соединение отдельных элементов, частей и признаков, которое позволяет устанавливать их взаимосвязи, а также познавать явления, предметы и процессы как единое целое.

Водитель мысленно устанавливает взаимосвязи между отдельными факторами дорожной ситуации и положением на дороге своего автомобиля, то есть синтезирует. В результате это позволяет водителю получить представление о дорожной обстановке в целом и положении своего автомобиля по отношению к другим участникам движения. И на основе этого прогнозировать возможные варианты развития дорожной ситуации.

Обстановка на дороге быстро меняется. Считается, что в интенсивном потоке информация устаревает через одну-две секунды, поэтому при ее оценке происходит непрерывная смена процессов анализа и синтеза, взаимосвязь и взаимозависимость которых составляют сущность мыслительного процесса водителя.

Оперативное мышление — это основной вид мышления водителя при управлении автомобилем, для которого характерны:

- единство между восприятием и осмыслением изменяющейся дорожной обстановки;
- непосредственное включение мышления в практическую деятельность;
- жестко ограниченное время, отпущенное на выполнение принятых решений;
- повышенный эмоциональный фон работы, требующий высокого нервно-психического напряжения.

При оперативном мышлении водитель в условиях ограниченного времени должен:

- мысленно воссоздать и представить элементы, из которых складывается дорожная ситуация (автомобиль, пешеход, другие участники движения, дорога, среда движения);
- привести в движение образы этих элементов и на основе их перемещения увидеть план своих наиболее целесообразных действий.

При этом водитель должен учитывать влияние, которое окажут его действия на дорожно-транспортную обстановку в целом с точки зрения безопасности всех участников движения.

Оперативное мышление протекает у опытного водителя очень быстро, но скорость его замедляется под влиянием утомления, болезненного состояния, после употребления алкоголя, а также препаратов, вызывающих седативный эффект.

Утомление

Утомление — это временный упадок сил, возникший в результате той или иной деятельности. При наступлении утомления у водителя ухудшаются зрительные функции, двигательная реакция и координация движений, снижается внимание, теряется чувство скорости. Возникают апатия, вялость, заторможенное состояние. Внимание рассеивается, возникают иллюзии, притупляются чувства ответственности и опасности.

Признаком утомления могут служить мелкие ошибочные действия, что недопустимо для водителя. В результате утомления водитель теряет готовность к экстремному действию, а это повышает вероятность дорожно-транспортного происшествия.

Период раннего утомления характеризуется зевотой. Это свидетельствует о гипоксии — кислородном голодании и как следствие заторможенности клеток головного мозга. Необходимо прекратить курение (если водитель курит) и проветрить салон автомобиля. Несколько активных физических упражнений также помогут снять кислородное голодание.

Период позднего утомления характеризуется стойкой сонливостью. В начальной стадии отмечаются судорожные, внезапные кивки головы из-за снижения тонуса затылочных мышц. На второй стадии возникают короткие периоды сна с открытыми глазами. Водителю трудно удерживать автомобиль на курсе, и он начинает уходить то в одну, то в другую сторону. Если водитель не остановится и не даст возможности организму от-

дохнуть, неизбежно наступит сон за рулем, печальные последствия которого очевидны.

Предупреждение утомления. Для того чтобы предотвратить переутомление и дальнейшее отрицательное действие состояния монотонности, необходимо соблюдать режим труда и отдыха водителя.

Реакция водителя

Процесс реакции водителя делится на 3 этапа:

- оценка ситуации и обстановки;
- принятие решения;
- реагирование.

У водителя начинается сложная реакция: с момента появления причины опасности, до того действия, к выполнению которого водитель не был готов, проходит 0,8 секунды, во время как усталость, болезнь, страх увеличивают его до одной секунды и более.

Все реакции можно разделить на простые и сложные.

Простая реакция возникает когда водитель автомобиля ждет определенного сигнала, время не играет решающей роли.

Сложная реакция возникает при необходимости выбрать одно решение из большого количества возможных вариантов при острой нехватке времени.

Временем реакции водителя называется время с момента появления сигнала об опасности до действия водителя в ответ на возникшие изменения. Для каждого водителя есть свое время реакции. Например, реакция на торможение составляет от 0,5 секунды до 2 секунд. Только с помощью тренировки можно уменьшить время реакции.

Временной отрезок реакции водителя делится на два интервала: скрытый (латентный) и моторный.

Латентный период реакции начинается с момента возникновения раздражителя до момента совершения движения. На протяжении латентного периода в организме человека происходят всевозможные психофизические процессы, которые напрямую связаны с восприятием обстановки, оценкой ситуации, прогнозированием дальнейших действий и выбором правильного решения. Всего 0,2 секунды необходимо, чтобы организм человека среагировал на свет, и 0,14 секунды — на звук.

Если сложившаяся ситуация достаточно сложная, тогда для осуществления определенного действия будет задействовано множество факторов. Проведенные исследования продолжительности латентного периода у водителей разного возраста показали, что водители в возрасте 18–22 лет реагируют на сигнал красного цвета в два раза быстрее, чем водители 45–60-летнего возраста.

Моторный период реакции водителя представляет собой непосредственно само движение. Продолжительность моторного периода напрямую связано со сложностью производимого действия. Моторный период не сильно отличается у водителей разных возрастных групп, если условия одинаковые. Это объясняется тем, что действия по управлению автомобилем осуществляются систематически и повторяются водителем регулярно. Реакция водителя в экстренных случаях будет зависеть от общего психофизического состояния конкретного человека, его опыта вождения автомобиля и характера самого дорожно-транспортного происшествия. Степень неожиданности очень сильно влияет на продолжительность латентного периода для одного и того же человека.

Проявление инстинкта самосохранения (для категорий А, А1, М)

В результате возникновения реальной или мнимой опасности организм начинает действовать помимо нашей воли, автоматически пытаясь уменьшить или избежать повреждений, проявляя тем самым инстинкт самосохранения. Негативные проявления инстинкта самосохранения:

- сброс газа при прохождении поворота или потере стабильности мотоциклом;
- сжимание руля при возникновении его неконтролируемых колебаний;
- сужение поля зрения или бегающий взгляд при превышении скорости;
- фиксация внимания только на одном объекте;
- руление в сторону объекта, на котором зафиксировано внимание;
- отсутствие руления или неэффективное (медленное или слишком раннее) руление;
- ошибки торможения (недо- или перетормаживание).

Ни одно действие, совершаемое водителем при проявлении инстинкта самосохранения, не соответствует приемам управления мотоциклом (мопедом) и ведет к потере его устойчивости!

Формирование психомоторных навыков

Автоматизированные, сознательно, полусознательно и бессознательно контролируемые компоненты деятельности человека называются соответственно умениями, навыками и привычками.

Умения — это элементы деятельности, позволяющие что-либо делать с высоким качеством, например, точно и правильно выполнять какое-либо действие, операцию, серию действий или операций, связанных с управлением автотранспортным средством. Умения обычно включают в себя автоматически выполняемые части, называемые навыками, но в целом представляют собой сознательно контролируемые части деятельности.

Навыки — это полностью автоматизированные, подобные инстинктам компоненты умений, реализуемые на уровне бессознательного контроля (навык парковки, включение указателей поворотов и т.п.).

При автоматизации действий и операций, их превращении в навыки в структуре деятельности происходит ряд преобразований.

Во-первых, автоматизированные действия и операции сливаются в единый целостно протекающий акт, именуемый умением (например, сложная система движения человека, паркующего автомобиль в гараж, и т.п.). При этом лишние ненужные движения по мере усвоения исчезают, а количество ошибочных резко падает, так как наш организм достаточно экономичная система, отбрасывающая все лишние движения в целях достижения результата с наименьшими энергетическими затратами.

Во-вторых, контроль над действием или операцией при их автоматизации смещается с процесса на конечный результат, а внешний сенсорный контроль замещается внутренним.

Скорость выполнения действия и операции резко возрастает (к примеру, при выполнении упражнений на учебной площадке возрастающая скорость и сокращение числа ошибок свидетельствуют об автоматизации навыков), достигая некоторого оптимума или максимума. Все это обычно происходит в результате постоянных упражнений и тренировки.

Развитие и совершенствование деятельности можно понимать, таким образом, как переход компонентов отдельных умений, действий и операций на уровень навыков. При автоматизации навыков значительно снижаются затраты энергии организма. Таким образом, при автоматизации первичных навыков управления автомобилем у начинающего водителя высвобождаются области сознания, ранее направленные на внутренние проблемы совладания с автомобилем, и перенаправляются вовне, то есть на осмысление дорожной ситуации, что способствует снижению аварийности.

Факторы, влияющие на формирование навыков управления автомобилем

Возраст. В юношеском возрасте мозг человека достаточно пластичен и готов перестраиваться для усвоения новых навыков. Процесс обучения протекает достаточно быстро и без больших затрат энергии. Но с возрастом связи между структурами мозга становятся более жесткими, пластичность утрачивается и для формирования нового навыка требуется больше временных и энергетических затрат. В пожилом возрасте обучение дается более трудно, так как в мозге идут два разнонаправленных процесса: разрушение старых навыков и формирование новых. В данных обстоятельствах приходится тратить гораздо больше времени и энергии на формирование нового навыка и его закрепление.

Гендерные различия. При формировании навыка управления автомобилем значительное влияние оказывают гендерные различия. В основном это связано не с мозговыми особенностями мужчин и женщин, а обусловлено социально. Игрушечные машинки, различные строительные конструкторы и многое иное развивают зоны мозга, отвечающие за пространственное мышление. Таким образом, у мальчиков формируются первичные навыки управления игрушечным автомобилем, которые впоследствии остаются перенести на настоящую машину. В связи с этим сложные навыки маневрирования у мальчиков переформируются, а у девочек вырабатываются с нуля и занимают больше учебного времени.

Время и частота занятий. Для каждого человека существуют индивидуальные временные диапазоны активности и отдыха. Навыки будут лучше формироваться при активной фазе организма.

Значительное влияние на формирование навыков управления автомобилем оказывает частота практических занятий. При частоте занятий 3–4 раза в неделю усвоение учебного материала идет быстрее, а навыки достаточно быстро автоматизируются.

Тема 2. Этические основы деятельности водителя

Ценности человека

Ценности — это то, что человек считает особенно важным для себя в жизни, чем хочет обладать, то, что он боится потерять, если имеет. Система ценностей формируется к юности и зависит от воспитания и окружения человека.

Набор ценностей, способствующий безопасному управлению автомобилем, — здоровье, любовь и семья, безопасность, уверенность, материальный достаток.

Набор ценностей, способствующий опасному поведению водителя, — получение удовольствия, желание внимания и одобрения со стороны окружающих, эгоистичная свобода.

Мотивация достижения успеха и мотив избегания неудачи

Мотив — это то, что заставляет активно включаться в деятельность. Мотив отвечает на вопросы: зачем человек садится за руль? какую ценность он получит в случае успешной деятельности по управлению автомобилем? Мотивация и деятельность человека функционально связаны через два разных мотива. Это мотив достижения успеха и мотив избегания неудач. Мотивации достижения успеха и избегания неудач являются важными и относительно независимыми видами человеческой мотивации, от них во многом зависят судьба и положение человека в обществе и, в частности, на дороге.

Люди, мотивированные на успех, обычно ставят перед собой некую положительную цель, достижение которой может быть однозначно расценено как успех. Например, освоить технику управления автомобилем в совершенстве. Они стремятся во что бы то ни стало добиться в данной области только успехов. Люди с такой мотивацией выбирают средства и предпочитают действия, направленные на достижение поставленной цели. Люди, ориентированные на успех, способны правильно оценивать свои возможности и в собственной жизни, и на дороге.

Люди, ориентированные на избегание неудачи, имеют противоположный мотив. Их явно выраженная цель заключается не в том, чтобы добиться успеха, а в том, чтобы избежать неудачи, все их мысли и действия в первую очередь направлены на эту цель.

Человек, изначально мотивированный на неудачу, не уверен в себе, не верит в возможность добиться успеха, боится критики. Часто боязнь критики проявляется в агрессивном поведении на дороге. Ученик автошколы, ориентированный на избегание неудач, закрыт для активного получения новых знаний и навыков, не испытывает удовольствия от обучения вождению, тяготеет им. Люди, ориентированные на неудачу, характеризуются неадекватностью поведения, предпочитая для себя либо слишком трудные задачи, либо очень легкие. Они игнорируют объективную информацию о своих способностях, имеют завышенную или заниженную самооценку, что не способствует безопасному управлению автомобилем.

Темперамент водителя

Темпераментом называют психологические особенности человека, характеризующие его личность с учетом динамики его психических процессов. Темпераменты различают по особенностям выражения эмоциональных переживаний. Выделяют четыре основных типа темперамента: сангвиник, флегматик, холерик и меланхолик. Любая деятельность человека протекает согласно его психотипу. По тому, как человек управляет своим автомобилем, можно судить о характере данного индивидуума.

Таблица 1

Темперамент водителя			
Сангвиник	Холерик	Флегматик	Меланхолик
Сильный.	Сильный.	Сильный.	Слабый.
Активный.	Активный.	Устойчивый.	Неустойчивый.
Выносливый.	Истощаемый.	Выносливый.	Истощаемый.
Быстро переключает внимание.	Быстро переключает внимание.	Медленно переключает внимание.	Неустойчивое внимание.
Быстро принимает решения.	Быстро принимает решения.	Медленно принимает решения.	Сложно принимает решения.
Доброжелательный.	Вспыльчивый.	принимает решения.	Тревожный.
Любит риск	Агрессивный	Доброжелательный	Осторожный

Сангвиники водят автомобиль энергично, с хорошей динамикой. Способны долго оставаться за рулем, сохраняя адекватную оценку дорожной ситуации. Но излишняя импульсивность может приводить к ошибкам на дороге.

Флегматики характеризуются спокойным, уверенным стилем вождения, но не любят высокой скорости, так как высокая скорость автомобиля не соответствует их скорости обработки информации, что влечет за собой ошибки в оценке дорожной ситуации. Флегматики редко рискуют ради удовольствия.

Меланхолики, как правило, водят неуверенно. В интенсивном транспортном потоке в условиях мегаполисов теряются, выпуская тем самым ситуацию из-под контроля. Такие водители со слабым типом нервной системы отличаются повышенной раздражительностью и неровным ритмом вождения.

Холерик ездит быстро, потому что постоянно куда-то опаздывает. Двигается быстрее общего потока, в пробках пытается найти «скоростной» ряд. Авто для такого водителя прежде всего не просто средство экстренного передвижения, но еще и возможность привлечь к себе внимание окружающих. Приобретает, как правило, мощный автомобиль со спортивными ходовыми качествами.

Рискованное поведение за рулем

У человека, независимо от его темперамента, всегда присутствует склонность к риску. Если человек находится в компании, то его склонность к риску возрастает. При действиях в одиночку склонность к риску снижается. Также склонность к риску снижается с опытом и возрастом водителя.

Дисциплинированность прежде всего выражается в строгом соблюдении ПДД, в уважении других водителей и пешеходов, в культуре поведения, соблюдении технических норм и правил эксплуатации автомобиля.

Недисциплинированность представляет собой сознательное нарушение известных правил и ограничений. Установлено, что водители, которые в обычной жизни не отличаются высокой культурой поведения, ведут себя так же и на дороге. Низкая внутренняя самооценка всегда толкает человека на самоутверждение за счет автомобиля.

Рискованный стиль вождения характеризуется: резкие старт и торможение, частые перестроения без необходимости, действия в расчете «на удачу», желание вовлечь в свои дорожные игры других водителей.

Опасный автомобиль на дороге:

- имеет агрессивный или «рваный» стиль вождения;
- имеет неуверенный стиль вождения;
- относится к категории такси;
- относится к службе доставки;
- имеет неместные номера;
- имеет знак начинающего водителя;
- имеет внешние повреждения;
- относится к общественному транспорту (водитель подвержен монотонии).

Негативное социальное научение

На формирование будущего стиля вождения могут оказывать влияние родственники, друзья, СМИ и киноиндустрия, внедряя идеи о вседозволенности на дороге.

Иррациональные идеи водителя:

- со мной этого не случится;
- все водят машину хуже меня;
- все знают правила хуже меня;
- не знаю, как все, но я тороплюсь.

Этические нормы

Этичное поведение на дороге предполагает не использовать преимущество, данное правилами, в ущерб другим участникам движения.

Этичный водитель:

- не ослепляет дальним светом других участников движения;
- уступает, даже имея преимущество;
- движется строго по обозначенным полосам;
- не меняет полосу движения без необходимости;

- по возможности не занимает левый ряд;
- относится внимательно к пешеходам;
- оказывает помощь при обгоне;
- понятен и предсказуем в своих действиях;
- при парковке думает о других;
- не садится за руль в болезненном состоянии;
- следит за технической исправностью своего автомобиля;
- берет на себя ответственность за жизнь и здоровье своих пассажиров;
- если есть возможность, отказывается от поездки и пользуется общественным транспортом;
- уступает дорогу автомобилям экстренных служб.

Опасные категории пешеходов, имеющие притупленное чувство угрозы на дороге:

- дорожные рабочие;
- сотрудники ГИБДД;
- пожилые люди;
- дети;
- люди в нетрезвом состоянии;
- молодые мамы с колясками;
- люди, имеющие проблемы со слухом или зрением;
- люди, слушающие музыку в наушниках;
- люди, разговаривающие по мобильному телефону.

Тема 3. Основы эффективного общения

Общение и его функции

Общение свойственно всем высшим живым существам, но на уровне человека оно приобретает самые совершенные формы, становясь осознанным и опосредствованным речью. В общении выделяются следующие аспекты: содержание, цель и средства.

Содержание — это информация, которая в межличностных контактах передается от одного живого существа к другому.

Содержанием общения могут быть сведения о внутреннем мотивационном или эмоциональном состоянии. Один человек может передавать другому информацию о личных потребностях, рассчитывая на потенциальное участие в их удовлетворении.

Цель общения — это то, ради чего у человека возникает данный вид активности. Целью общения может быть побуждение другого существа к определенным действиям, предупреждение о том, что необходимо воздержаться от какого-либо действия, а также передача и получение объективных знаний о мире, обучение и воспитание, согласование разумных действий людей в их совместной деятельности, установление и прояснение личных и деловых взаимоотношений и многое другое.

Средства общения — способы кодирования, передачи, переработки и расшифровки информации, передаваемой в процессе общения. Они бывают вербальные и невербальные.

Вербальные средства общения — слова с закрепленными за ними значениями. Слова могут быть произнесены вслух (устная речь), написаны (письменная речь), заменены жестами у слепых или произнесены про себя.

Невербальные средства общения — знаковая система, которая дополняет и усиливает вербальную коммуникацию, а иногда и заменяет ее. С помощью невербальных средств общения передается около 55–65% информации.

Функции общения.

1. Прагматическая функция. В этой функции общение выступает как важнейшее условие объединения людей в процессе любой совместной деятельности.

2. Формирующая функция. Здесь общение выступает как важнейшее условие формирования и изменения психического облика человека. Задача автошколы сегодня состоит не столько в том, чтобы научить человека определенным движениям, а в формировании навыков ответственного водителя.

3. Подтверждающая функция. В процессе общения с другими людьми человек получает возможность познать, утвердить и как бы подтвердить себя. Желая утвердиться в своем существовании и в своей ценности, человек ищет точку опоры в другом человеке. К сожалению, на наших дорогах «подтверждение» чаще всего носит отрицательный ха-

рактически. Многие люди, не получая подтверждения в своей социальной среде, добиваются его вызывая агрессивным поведением на дороге.

4. Организационная и поддерживающая функция. Восприятие других людей и поддержание с ними различных отношений (от интимно-личностных до строго деловых) для любого человека неизменно сопряжены с оценением людей (не только по марке и дороговизне автомобиля) и установлением определенных эмоциональных отношений (либо позитивных, либо негативных по своему знаку).

5. Внутриличностная функция. В данном случае общение человека с самим собой (через внутреннюю или внешнюю речь, построенную по типу диалога) может рассматриваться как универсальный способ мышления человека. Хорошо, если на первых этапах вождения начинающий водитель станет озвучивать свои действия или проговаривать свой маршрут следования.

Виды общения

Различают межличностное и массовое общение.

Межличностное общение связано с непосредственными контактами людей в группах или парах, постоянных по составу участников. Оно подразумевает известную психологическую близость партнеров: знание индивидуальных особенностей друг друга, наличие или отсутствие соперничества, понимания, совместного опыта деятельности (автолюбители, проживающие в одном дворе и решающие проблемы парковки).

Массовое общение представляет собой множественные, непосредственные контакты незнакомых людей, а также коммуникация, опосредованная различными видами массовой информации (транспортный поток, Общество синих ведерок, различные интернет-ресурсы).

Общение и его этапы

Общение — это целостный процесс, который начинается с установления психологического контакта между партнерами и заканчивается его разрывом. В акте общения, в котором принимают участие одновременно два человека, можно выделить четыре этапа.

Первый этап: переключение от общения с самим собой или другим партнером на общение с данным человеком. На этом этапе прерывается, заканчивается или отскакивает на задний план предыдущая деятельность, партнер становится важнейшим компонентом окружающей ситуации, начинается его изучение. Фаза переключения обычно занимает секунды, однако неполное прохождение этой фазы существенно затрудняет последующий этап общения.

Второй этап: установление контакта. От психологического контакта во многом зависит, каково будет первое слово, кто его произнесет, как произнесет и какое воздействие окажет на партнера (снизит или повысит уровень агрессии).

Третий этап: обмен сообщениями или информацией. Основным этапом общения является обмен словесными текстами, в процессе которого выбираются соответствующий язык и формы общения, складываются конкретные формулировки аргументов и контраргументов.

Четвертый этап: завершение психологического контакта. Разрыв или завершение контакта требует ряда подготовительных действий. Подготовка к разрыву идет на двух уровнях одновременно: на словесном (исчерпывание темы разговора или его прерывание фразой типа: «Извините, мне некогда») и на невербальном (поворот туловища, изменение речевой интонации, фиксирование взгляда на постороннем предмете или расфокусировка взгляда и т.д.).

Качества, важные для общения

Коммуникативные способности — это умения и навыки общения, от которых зависит успешность. Люди разного возраста, уровня образования, культуры, психологического развития, имеющие различный жизненный и профессиональный опыт, отличаются друг от друга по коммуникативным способностям. Образованные и культурные люди обладают более выраженными коммуникативными способностями, чем необразованные и малокультурные. Богатство и разнообразие жизненного опыта человека, как правило, напрямую связаны с развитостью у него коммуникативных способностей.

Стили общения

Стили общения — это индивидуально-типологические особенности взаимодействия между людьми.

Деловой стиль общения обусловлен практическими требованиями жизни и профессиональной деятельностью. Требуется предельной точности речи и использования специальных терминов. Например, при составлении документов необходима объективность

и недопустимо наличие эмоционально окрашенной лексики.

Разговорный стиль выполняет функцию межличностного общения, изобилует жестиком, эмоциями, бытовой лексикой и используется в сфере неформальных отношений в семье, быту, дружеском кругу.

Неправильное использование стиля при общении может привести к непониманию между сторонами, участвующими в общении!

Барьеры в общении

Психологические барьеры в общении возникают незаметно и субъективно, нередко они не ощущаются самим человеком, но незаметно воспринимаются окружающими и препятствуют эффективному общению. Перечислим некоторые виды психологических барьеров, которые возникают в процессе общения людей.

Барьер первого впечатления считается одним из барьеров, который может способствовать ошибочному восприятию партнера по общению.

Барьер предвзятости и беспричинной негативной установки проявляется в том, что внешне беспричинно человек начинает отрицательно относиться к тому или иному человеку в результате первого впечатления или по каким-либо скрытым причинам.

Барьер отрицательной установки может проявляться в следующем. Вам сообщили отрицательную информацию о ком-то, и у Вас складывается негативная установка по отношению к человеку, о котором Вам мало что известно.

Барьер темперамента возникает как следствие встречи двух людей с разными типами нервной системы.

Барьер страха начала общения может проявляться в трудности подбора первых слов при начале общения.

Барьер «страха непонимания» возникает на основе предыдущего негативного опыта, когда необходимо вступить в непосредственное взаимодействие с человеком, но возникает вопрос: правильно ли меня поймет партнер?

Барьер возраста возникает в самых разнообразных сферах человеческого взаимодействия между людьми разных возрастных категорий.

Таким образом, барьерами общения являются разнообразные факторы, которые служат причиной конфликтов или способствуют им. Барьеры общения многогранны, разнообразны и требуют определенного усилия для их преодоления.

Общение в условиях конфликта

Конфликт — это столкновение противоположных интересов, взглядов, стремлений, то есть серьезное разногласие, острый спор, приводящие к борьбе.

Конфликтотен — это любое слово или действие, которое может вызвать у второго участника общения отрицательные эмоции.

Схема возникновения конфликта: конфликтотен + более сильный конфликтотен = еще более сильный конфликтотен = конфликт.

Когда вы находитесь в конфликтной ситуации, для более эффективного решения проблемы необходимо выбрать определенный стиль поведения. Выделяют следующие пять типовых стратегий (стилей) поведения в конфликтных ситуациях.

1. Приспособление (изменение 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 ее причин).

5. Соперничество, конкуренция (открытая борьба за свои интересы, упорное отстаивание своей позиции).

Ваш стиль поведения в конкретном конфликте определяется той мерой, в которой Вы хотите удовлетворить собственные интересы (действуя пассивно или активно) и интересы другой стороны (действуя совместно или индивидуально).

Правила эффективного общения

Эффективное общение зависит от многих факторов. Существуют следующие правила, необходимые для умения располагать к себе людей и избегать лишних конфликтов.

1. При общении нужно проявлять искренний интерес к другим людям.

2. Искренне признайте достоинства собеседника и похвалите его. Необходимо дать другому человеку почувствовать его значимость.

3. Вместо осуждения других людей надо постараться понять, почему они поступают так, а не иначе. Это эффективнее, чем критика. Критика в 99% случаев из 100 бесполезна, так как ставит человека в позицию обороняющегося и побуждает искать для себя оправдание, провоцируя агрессивное поведение.

4. Обращаясь к человеку, чаще называйте его по имени-отчеству.

5. Необходимо учитывать желания, вкусы, интересы собеседника, вести разговор в круге его интересов.

6. Надо научиться быть хорошим слушателем и поощрять других людей высказывать свое мнение.

7. Необходимо проявлять уважение к мнению другого.

8. Стоит дать возможность собеседнику выговориться.

9. Надо попытаться увидеть многие вещи с точки зрения другого человека, поставить себя на его место.

10. Следует указывать человеку на его ошибки, не нанося ему при этом обиды, рекомендует начать с признания достоинств, не делая общих отрицательных обобщений.

Тема 4. Эмоциональные состояния и профилактика конфликтов

Эмоции — это кратковременное выраженное переживание человеком в данный момент своего отношения к событиям и людям, самому себе, окружающему миру. В зависимости от личностных (вкусы, интересы, нравственные установки, опыт) и индивидуальных (темперамент, способности, состояние здоровья) особенностей людей, а также от окружающей обстановки одно и то же событие может вызывать разные эмоции. Например, опасность у одних вызывает парализующий страх, а у других — радостное, приподнятое настроение. Совсем не обязательным является тот факт, что эмоции будут связаны с автомобилем и дорожной обстановкой. Но предшествующие события могут оказывать влияние на поведение водителя за рулем.

Функции эмоций

Оценочная функция эмоций проявляется в том, что на одно и то же событие разные люди могут эмоционально реагировать по-разному, испытывать положительные или отрицательные эмоции.

Управляющая функция эмоций — переживание отношения к событию или человеку — влияет на мотивацию, на процесс принятия решения о действии, а сопровождающие эмоции физиологические изменения влияют на качество деятельности и работоспособность человека.

Защитная функция эмоций связана с возникновением страха. Он предупреждает человека о реальной или мнимой опасности, заставляя обдумывать возникшую ситуацию, более взвешенно оценивать вероятность успеха или неудачи. Часто страх защищает человека от неприятных для него последствий, а возможно, и от гибели.

Сигнальная функция эмоций: с помощью проявления эмоций человек сообщает другому человеку о своем состоянии. Это помогает взаимопониманию при общении, предупреждает об агрессии со стороны другого, определяет потребности и состояние партнера по общению.

Регуляторная функция эмоций: положительные эмоции, возникающие при достижении цели, запоминаются и при соответствующей ситуации извлекаются из памяти для получения желаемого результата. Отрицательные эмоции, извлекаемые из памяти, предупреждают повторное совершение ошибок.

Дезорганизующая функция эмоций: сильные по интенсивности эмоции могут искажать реальную ситуацию, влиять на принятие решений и провоцировать импульсивное поведение человека или приводить к отказу от необходимых действий. При сильном волнении человеку бывает трудно сосредоточиться на задании, он может забыть, что ему надо делать, утратить на время даже устойчивые навыки

Эмоциональные состояния

Эмоциональные состояния человека сопровождаются стойкими изменениями как на психическом уровне, так и на физиологическом. Эмоциональные состояния различаются

по интенсивности и длительности, а также по степени осознанности причины их появления.

Настроение — устойчивое эмоциональное состояние, причина которого человеку может быть и не ясна. Оно постоянно присутствует в качестве эмоционального фона.

Аффект — быстро возникающее, очень интенсивное и кратковременное эмоциональное состояние, вызываемое сильным или особо значимым для человека событием, словом или действием другого человека. Часто аффект является следствием конфликта. Он всегда проявляется бурно и сопровождается снижением способности к переключению внимания, сужением поля восприятия (внимание фокусируется в основном на объекте, вызвавшем аффект). При аффекте практически не просчитываются последствия совершаемого, поведение человека становится импульсивным.

Три компонента эмоциональных состояний.

Знак (приятно — неприятно). Гнев, например, — это эмоция, которая носит отрицательный знак. По шкале интенсивности она может изменяться от легкого раздражения до сильной злости и даже ярости.

Активность (возбуждение — торможение). От того, насколько водитель возбужден или заторможен, зависит его способность правильно действовать в условиях управления автомобилем. Оптимальным является средний уровень активности эмоций. По шкале активации гнев может быть взрывом агрессии либо ступором. Для управления автомобилем особо важным является активационный аспект эмоций. При сильной активации эмоциональной составляющей поведения человека число ошибок в оценке дорожной ситуации возрастает.

Интенсивность (низкая — высокая) эмоции связана с тем, как человек принимает решения и способен ли он это делать вообще. Приемлемая интенсивность эмоции — от низкой до средней.

Способы саморегуляции

Основная цель саморегуляции — это научиться сознательно создавать оптимальную «внутреннюю атмосферу», оптимальное состояние, которое позволяет водителю воспринимать без искажений дорожную обстановку, свои возможности и возможности других водителей, принимать адекватные решения и исполнять их.

Проблемно ориентированные способы регуляции эмоциональных состояний — это хорошая теоретическая и практическая подготовка, соблюдение ПДД, движение со скоростью потока, знание маршрутов и планирование поездки, укрепление нервной системы и организма в целом, изучение техник дыхания, расслабления и визуализации, периодические остановки для отдыха, избегание или прекращение негативного общения с пассажирами, волевое переключение внимания с событий в семье и на работе на дорожную обстановку.

Эмоционально ориентированные способы: включить хорошую музыку, подумать о чем-нибудь приятном, остановить машину в безопасном месте для отдыха, применить технику расслабления или технику визуализации, поговорить с приятным человеком на нейтральную тему.

Агрессивное поведение на дороге

Причиной агрессивного поведения на дороге может быть повышенная природная агрессивность, реакция на конкретную ситуацию (ситуативная агрессия) и ошибочное мышление.

Повышенная природная агрессивность у людей встречается достаточно редко. Такие водители ежеминутно стараются спровоцировать конфликт, решая тем самым свои внутренние проблемы, связанные с самооценкой.

Ситуативная агрессия возникает как реакция на сложившиеся обстоятельства. Это могут быть неприятности (личные или по работе), плохое самочувствие или настроение, дефицит времени или полученный конфликт в другом месте.

Мышление, ведущее к агрессивному поведению. Если оценивать действия других людей с точки зрения того, что все они хотят нам только плохого, то на дороге мы будем вести себя как в бою: совершать диверсии и идти в «лобовую атаку».

Виды агрессии на дороге делятся на активные и пассивные.

Активная агрессия проявляется открыто в опасных действиях, оскорбительных жестах и словах, сигналах клаксона и переключениях внешних световых приборов автомобиля.

Пассивная агрессия проявляется в стремлении к превосходству, проявлении эгоизма, а также в любых других действиях, которые в завуалированном виде являются посягательством на интересы и достоинство другого человека.

Влияние употребления алкоголя и медикаментов на водителя

Влияние медикаментов на эмоциональное состояние человека описано в инструкции к каждому лекарственному препарату. Садясь за руль, следует учитывать это влияние на собственную психику и принимать решение о возможности управления автомобилем.

Таблица 2

Воздействие лекарственных препаратов на управление транспортным средством	
Снотворные	Снижают концентрацию внимания, искажают восприятие окружающей обстановки, замедляют реакцию, вызывают сонливость, вялость, нарушение координации
Успокаивающие	
Болеутоляющие	
Водителям полностью противопоказан прием снотворных и успокоительных препаратов, наркотических обезболивающих, психотропных препаратов, противосудорожных средств, различного вида стимуляторов!	

Таблица 3

Воздействие наркотиков на управление транспортным средством	
Опасное влияние наркотиков на управление транспортным средством	Искаженное восприятие реальности, обман чувств, смятение, депрессия, замедление реакции, притупление восприятия опасности, неправильная оценка скорости и расстояния, нарушение внимания
Человек, употребляющий наркотики, не способен безопасно управлять транспортным средством!!!	

При приеме алкоголя усиливается то эмоциональное состояние, которое присутствовало до приема алкоголя. В одном случае у человека возникает ощущение бодрости, прилива энергии, ему хочется общения, он становится более возбудимым и эмоциональным. Или же, напротив, человек замыкается в себе, делает более раздражительным и ищет уединения. Настроение его ухудшается, он становится молчаливым.

Процесс мышления обычно ускоряется, но становится более примитивным и поверхностным. Поведение человека начинает отличаться излишней эмоциональностью, он становится менее критичным и более легкомысленно воспринимает различные вещи и ситуации

Таблица 4

Воздействие алкоголя на управление транспортным средством	
Восприятие	Поле зрения сужается («тоннельное зрение»), ухудшаются слуховое и зрительное восприятие, становится труднее оценивать скорость и расстояние
Реакция	Снижается скорость и адекватность реакции
Способность прогнозирования	Теряется ориентировка в дорожной ситуации и прогнозирование ее развития
Самооценка	Человек становится более раскованным, легкомысленным и менее критичным, появляется склонность к рискованному вождению

Влияние плохого самочувствия на поведение водителя

Болезненное состояние организма. Даже легкая простуда и незначительное повышение температуры могут стать причиной рассеянного внимания и сделать поездку довольно рискованным предприятием. Вождение автомобиля в болезненном состоянии изматывает организм, и утомление наступает чрезвычайно быстро. Известно, что при

плохом самочувствии человек хуже воспринимает сигналы окружающего мира, а также значительно снижается скорость реакции. Кроме того, помните и о том, что, садясь в болезненном состоянии за руль, вы подвергаете опасности других автомобилистов на дороге.

Профилактика конфликтов

В соответствии со схемой возникновения конфликта полезно всегда помнить правила профилактики конфликтов.

Правило 1. Не употребляйте конфликтогены.

Правило 2. Не отвечайте конфликтогеном на конфликтоген.

Не забывайте, что если не остановитесь сейчас, то позднее сделать это будет практически невозможно — так стремительно нарастает сила конфликтогенов!

Правила взаимодействия с агрессивным водителем.

1. Дайте ему выиграть и уехать дальше совершать свои глупости.
2. Если он агрессивно себя ведет, может, его сегодня очень сильно обидели? Помните об этом!
3. Лучше выглядеть глупым, чем им быть.
4. Держите дистанцию.
5. Повысьте бдительность, сконцентрируйте внимание.
6. Имейте план действий на случай экстремальной ситуации (телефоны полиции, информация о расположении людных мест, таких как заправки, магазины, отделения полиции, посты ДПС).
7. Соглашайтесь выйти из машины и разговаривать только в людном месте, если у вас есть основания опасаться агрессивных действий со стороны водителя.

Правила взаимодействия с агрессивным водителем похожи на правила обращения со взрывчатыми веществами — лучше не контактировать и всячески избегать взаимодействия!

Тема 5. Саморегуляция и профилактика конфликтов (психологический практикум)

Программа обучения водителей, применяемая ранее в нашей стране, опиралась прежде всего на сознание обучающихся, их рациональное мышление и разумное поведение, но практически не учитывала внутренние психологические факторы. Тем временем внутренние психологические процессы человека могут приводить к неадекватной реакции на изменение дорожной обстановки. Кроме того, ранее в обучающей программе не учитывались эмоциональные состояния водителя, безусловно влияющие на восприятие дорожной обстановки, ее оценку, принятие решения и его выполнение. Не учитывались и социальные аспекты взаимодействия водителей на дороге, зачастую приводящие к конфликтам. Отсутствие практических навыков в вышеперечисленных вопросах приводило к низкой эффективности психологической подготовки начинающих водителей.

Все вышеперечисленные аспекты были учтены в новом теоретическом курсе. Для выработки практических навыков в новой программе обучения были выбраны такие аспекты, как саморегуляция эмоциональных состояний и правильное поведение в конфликтных ситуациях. Вся программа обучения разделена на две части: первая представляет собой теоретическую часть, а вторая — практическую. Вторая часть состоит из так называемого психологического практикума.

Психологический практикум (или более расхожее название в психологической среде — тренинг) — это практическое занятие. Что же это за вид обучения? Какие формы и методы работы для достижения максимальных результатов используются преподавателями (тренерами) в процессе проведения тренинга?

В Психологическом словаре (1990 г.) социально-психологический тренинг определяется как «область практической психологии, ориентированная на использование активных методов групповой психологической работы с целью развития компетентности в общении». Практикум (тренинг) — это один из способов получения жизненного и личного опыта. Совершенно очевидно, что для того, чтобы приобрести какой-либо опыт, недостаточно пассивного получения информации. Даже самые важные истины не будут усвоены человеком и, соответственно, не изменят его личностных убеждений и взглядов, если они будут получены без определенных усилий с его стороны. Человек должен пере-

жить определенную ситуацию, понять, что с ним в этот момент произошло и, сделав определенные выводы, познать для себя нечто новое.

Проведенное исследование влияния методов подачи учебного материала свидетельствует о том, что при пассивном восприятии информации обучаемые сохраняют в памяти:

- 10% того, что читают;
- 20% того, что слышат;
- 30% того, что видят;
- 50% того, что слышат и видят.

При активном же восприятии в памяти удерживается 80% информации. Поэтому в процессе обучения используются те методы, при которых слушатели смогут полностью погрузиться в процесс обучения. Одним из таких методов является тренинг.

Тренинги сочетают в себе учебную и игровую деятельность, проходящую в условиях моделирования различных жизненных ситуаций, следовательно, они будут способствовать лучшему усвоению материала в условиях автошколы.

Специалисты по тренингам выделяют несколько базовых методов обучения, используемых в тренинговых группах:

- групповые дискуссии;
- игровые методы, моделирование ситуаций;
- медитативные техники.

Психологический практикум в автошколе это такой вид тренинга, который можно отнести к группе тренингов «личностного роста».

Тренинг «личностного роста» — это определенное психологическое воздействие на личность, основанное на активных методах групповой работы. Это форма специально организованного общения, в ходе которого решаются вопросы развития личности, формирования навыков общения с людьми, оказания психологической помощи и поддержки, позволяющие снимать стереотипы и решать личностные проблемы участников.

Естественно, что рассчитывать на глубокие изменения личности в рамках столь короткого времени, отпущенного современной программой обучения, нельзя. В то же время даже такое малое время, отпущенное на психологический практикум, будет способствовать тому, что будущие водители расширят свои практические познания и получат новый опыт позитивного отношения к себе и окружающим их людям на дороге. Изначально практикум (тренинг) предназначен для передачи знаний, которые невозможно передать словами. Тренинг — это прежде всего познание через переживание, то есть на тренинге человек, испытывая сильные эмоции, сам находит эффективные способы общения, приемлемые лично для него.

Целью практикума (тренинга) является выработка базовых навыков саморегуляции поведения будущих водителей на дороге, приобретение первичных навыков профилактики конфликтов, поведения в сложных конфликтных ситуациях, возникающих в условиях дорожного движения. Подобное моделирование ситуации поможет участникам определить выигрышные и проигрышные шаблоны своего поведения и проанализировать сложившиеся во время психологической игры ситуации. Этому способствует решение ситуационных задач, заранее подготовленных преподавателем, которые отражают типичные моменты общения в условиях дорожного движения.

Во время проведения практикумов часто применяются так называемые игровые методики обучения. Ролевые (практические) игры — необходимое условие серьезного психологического тренинга. Они позволяют примерить на себя различные роли и представить себя в самых разнообразных, неблагоприятных, специально усложненных моделях обстоятельств. При этом учащиеся лучше осознают свои ощущения, эмоции и мотивы поведения на практике, лучше усваивают учебный материал. В результате обсуждения смоделированных ситуаций учащиеся могут адекватно оценивать свое состояние и возможности, а преподаватель является лишь модератором, то есть ведущим и направляющим общее обсуждение.

Тренинг — это необычная ситуация с некоторыми ограничениями в правилах общения. Правила необходимы для обеспечения психологической безопасности участников тренинга. Нормы тренинговой группы создают особый психологический климат, часто резко отличающийся от того, который имеется в традиционных человеческих сообществах.

Участники тренинга, осознавая это, должны сами следить за соблюдением групповых норм при работе. Так с самого начала будет закладываться доверие и понимание между участниками тренинга.

Правила поведения в группе:

1. Единая форма обращения друг к другу на «ты» (по имени)

Как правило, для создания атмосферы доверия в группе на тренингах принято обращаться друг к другу на «ты». Этот психологический прием уравнивает всех независимо от возраста, социального положения, жизненного опыта и способствует раскрепощению участников тренинга.

Это позволяет создать дружескую и свободную обстановку в группе, хотя обращение на «ты» достаточно трудноприменимо на первых порах вследствие привычки и определенной иерархичности отношений нашего общества.

Кроме того, всем участникам можно выбрать себе на время тренинговой работы «игровое имя» — то имя, по которому все остальные участники обязаны будут обращаться к человеку. Это может быть как действительное собственное имя (иногда в уменьшительно-ласкательной форме), так и детская кличка, институтское прозвище и т.п.

2. Общение по принципу «здесь и сейчас»

Этот принцип ориентирует участников тренинга на то, чтобы предметом анализа постоянно были процессы, происходящие в группе в данный момент, чувства, переживаемые в данный конкретный момент, мысли, появляющиеся в данный момент. Кроме специально оговоренных случаев запрещаются проекции в прошлое и будущее. Принцип акцентирования на настоящем способствует глубокой рефлексии (самопознанию), обучению сосредотачивать внимание на себе, своих мыслях и чувствах, развитию навыков самоанализа. Во время тренинга все говорят только о том, что волнует их именно сейчас, и обсуждают то, что происходит с ними в группе.

3. Конфиденциальность всего происходящего

Все, о чем говорится в группе относительно конкретных участников, должно оставаться внутри группы — это естественное этическое требование, которое является условием создания атмосферы психологической безопасности и самораскрытия. Само собой разумеется, что психологические знания и конкретные приемы, игры, психотехники могут и должны использоваться вне группы — в профессиональной водительской деятельности, в учебе, в повседневной жизни, при общении с родными и близкими, в целях саморазвития. Иначе говоря, все, что происходит личного во время тренинга, ни под каким предлогом не разглашается и не обсуждается вне тренинга (даже между его участниками). Это поможет быть искренними и чувствовать себя свободно. Благодаря этому правилу участники могут доверять друг другу и группе в целом, что способствует большей эффективности тренинга.

4. Персонализация высказываний

Основное внимание должно быть сосредоточено на процессах самопознания и самоанализе. Даже оценка поведения другого члена группы должна осуществляться через высказывание собственных возникающих чувств и переживаний. Запрещается использовать рассуждения типа: «мы считаем...», «у нас мнение другое...». Безличные слова и выражения типа «большинство водителей считают, что...», «некоторые из нас думают...» и тому подобные, перекладывающие ответственность за чувства и мысли конкретного человека на аморфное «мы». Такие высказывания необходимо заменять на «я считаю, что...», «я думаю...». Все высказывания должны строиться с использованием личных местоимений единственного числа: «я чувствую...», «Мне кажется...». Итак, говорить следует только от своего имени и только лично кому-то, обязательно называя его по имени. Это тем более важно, что напрямую связано с одной из задач тренинга — научиться брать ответственность на себя и принимать себя таким, какой есть. Уже первые групповые дискуссии обнаружат, насколько могут быть не похожи мысли и чувства разных людей, что является определяющим аргументом для введения названного правила.

5. Искренность в общении

Самое главное в группе — не лицемерить и не лгать. Чем более откровенными будут рассказы о том, что действительно волнует и интересует, чем более искренним будет предъявление чувств, тем более успешной будет работа группы в целом. Искренность и открытость способствуют получению и предоставлению другим честной обратной связи, то есть той информации, которая так важна каждому участнику и которая запускает не только механизмы самосознания, но и механизмы межличностного взаимодействия в группе.

Во время тренинга говорить необходимо только то, что думаешь и чувствуешь, то есть искренность должна заменить тактичное поведение. Но высказывания не должны носить оценочный или оскорбительный характер.

6. Уважение к говорящему и правило «Стоп»

Когда в момент обсуждения кто-то говорит, то все участники группы его внимательно слушают и не перебивают, давая обязательно возможность высказаться. И лишь после того, как он окончит говорить, задаются свои вопросы или высказывается другая точка зрения. При высказывании обращаться необходимо к конкретному участнику, обязательно называя его по имени.

Правило «Стоп» гласит, что каждый участник имеет право отказаться от участия в задании без объяснения причин. Если в какой-то момент тренинга участник не готов говорить об обсуждаемой проблеме (в силу ее личной травмирующей составляющей для данного конкретного участника), он также может сказать «стоп».

7. Активное участие

В группе отсутствует возможность пассивно «отсидеться». Поскольку психологический тренинг относится к активным методам обучения и развития, такая норма, как активное участие всех в происходящем на тренинге, является обязательной.

Большинство упражнений подразумевает включение всех участников. Но даже если упражнение носит демонстрационный характер или подразумевает индивидуальную работу в присутствии группы, все участники имеют безусловное право опоздать к завершению упражнения. Только активное участие в упражнениях и последующих обсуждениях делает тренинг максимально эффективным. Только участник, активно работающий в группе, может почерпнуть из нее что-то важное лично для себя.

8. Нельзя опаздывать!

Во время проведения занятий Практикума создается некоторое энергетическое пространство, внутренняя зона комфорта и доверия, которое необходимо оберегать.

Опаздывающие или попусту болтающие участники «разрезают» внутреннюю атмосферу практического занятия. Если было принято решение приступить к опоздавшего, то это делается с разрешения всей группы и не прерывая ее работу. Иначе говоря, опоздавший участник может зайти в аудиторию после окончания выполнения упражнения и прослушать обсуждение, но не принимая в нем участия (не садясь в круг), полностью включаться в работу группы только со следующего упражнения. Ни в коем случае нельзя прерывать само упражнение или обсуждение.

9. Отключаем мобильные телефоны!

Особое внимание обращаем на жесткое требование полностью отключить мобильные телефоны, так как один телефонный звонок (даже в виброрежиме) способен разрушить внутреннюю атмосферу группы полностью. Целесообразно, если, конечно, есть возможность, собрать мобильные телефоны. Если было принято решение делать краткий перерыв, то телефоны все равно остаются на своем месте, чтобы не разрушать рабочий настрой.

Упражнения для самостоятельной работы.

Данные упражнения относятся к медитативным техникам нейролингвистического программирования (НЛП) — наложение так называемого якоря. Например, если представить себе запах мандаринов и елки, то возникнет ощущение наступающего Нового года! Или если начать рассматривать те странные вещи, которые привозим с «мест отдыха» (камешки, ракушки, магнитики, полотенце из отеля, фотографии), мы можем заметить, что наше настроение начинает меняться, мы как бы погружаемся в ту атмосферу, с которой нас связывают данные вещи. Наш внутренний мир наполняется соответствующими чувствами и ощущениями. То же самое происходит при «наложении якорей» НЛП, которые позволяют вернуть приятные воспоминания и ощущения. В НЛП «якоря» используются для управления состоянием — как своим, так и чужим. А также для разрушения отрицательных «якорей».

Упражнение 1

«Якоря» можно ставить самостоятельно. Например, вам нужно добавить уверенности в себе при ответе на экзамене или чувствовать себя уверенно за рулем. Что для этого можно сделать? Для начала вспомните такую ситуацию, когда вы чувствовали себя очень уверенно.

— Итак, сядьте поудобнее... Ноги ровно стоят на полу... Спина плотно прилегает к спинке стула... Дыхание ровное, спокойное... Глаза могут быть открыты или закрыты... Сделайте так, чтобы вам было удобно... Вспомните ситуацию, когда вы были действительно уверены в себе... Постарайтесь вспомнить эту ситуацию в подробностях... Вспомните, где это происходило... Что вас окружало... Кто находился рядом с вами... Какое было

время суток. Утро. Вечер. Возможно, это происходило днем. Вспомните, какие звуки вас окружали... Вспоминаем, пока не почувствуете себя уверенно. И вот, когда вы почувствовали уверенность, максимально сожмите указательный и большой пальцы левой руки.

— Остановитесь. Переключите свое внимание на что-нибудь нейтральное.

— Повторите этот процесс — вспоминайте состояние уверенности, доведите его до максимума, сжимайте пальцы, затем отвлекитесь и проделайте эту процедуру самостоятельно еще пару раз.

— Это делается для закрепления, так как «незакрепленные якоря» быстро «теряются», буквально за несколько часов. И теперь просто во время ответа на экзамене нужно опять сжать указательный и большой пальцы левой руки с той же самой силой, как теперь, — и вот ваша уверенность появилась. Перед началом практического занятия по вождению, впервые заняв водительское место, проделайте это упражнение в течение двух минут.

Упражнение 2

Тревога — переживание эмоционального неблагополучия, связанное с предчувствием опасности или неудачи. Субъективно ощущается как напряжение, озабоченность, беспокойство и связана с чувствами беспомощности, неопределенности.

На физиологическом уровне реакции тревоги проявляются в учащении дыхания и сердцебиения, повышении артериального давления, возрастании общей возбудимости, повышении порогов чувствительности, когда ранее нейтральные стимулы приобретают отрицательную эмоциональную окраску.

Когда говорят: «Мне так тревожно» — это означает, что у человека просто нехорошее ощущение надвигающихся неприятностей или беды (помните об интенсивности эмоций?). Тревога «свободно плавает» и без опредмечивания (без выбора предмета тревоги) обычно нарастает.

Опредмеченная тревога — это страх. Мы всегда знаем, чего именно мы боимся.

Очень часто страх помогает справиться с тревогой. Если я тревожусь, то ничего не могу с этим поделать. Если я испытываю страх, то я могу выбрать ограничительное поведение. Иначе говоря, ограничить свою жизнь такими ситуациями, в которых я страха не испытываю (например, не выходить из дома, не водить автомобиль, не разговаривать с людьми на улицах). Таким образом, я могу взять свой страх под контроль, а это уже не столь страшно.

Если рассмотреть страх, связанный с управлением автомобилем, то принцип «боишься — не води машину» нам не подходит. Что можно сделать в этом случае?

Упражнение 3

Выделить себе специальное время для страха. Например, строго с 8:00 до 8:30 ежедневно я сажусь в определенном месте (в кресло, на диван, любимую лавочку в парке) и начинаю бояться. Я представляю самые страшные картины. Что может со мной произойти во время управления автомобилем? Что я буду делать в этой воображаемой ситуации? Начинаем и заканчиваем «бояться» мы строго по звонку таймера.

Упражнение 4

Мы начинаем вести дневник своего страха.

Когда возникает страх, связанный с автомобилем, мы останавливаемся, достаем дневник и записываем дату, время, место (где мы находимся), обстановку (мы в кресле водителя, пассажира, просто стоим на тротуаре и смотрим на машины, дома смотрим кино), о чем подумали перед тем, как заметили у себя чувство страха, что могло стать «включателем».

Очень полезно обсудить результаты проделанной работы раз в неделю со своим психологом и инструктором по вождению. Очень радует, что в России все инструкторы по вождению имеют подготовку с точки зрения психологических особенностей обучения управлению автомобилем, а в штате многих автошкол уже присутствуют психологи.

Упражнение 5

Есть еще один очень хороший метод работы со своими страхами и волнениями.

Известно, что люди с высоким уровнем тревоги, как правило, обладают творческими способностями.

Итак, вам потребуется бумага для рисования (3 листа), простой карандаш средней жесткости (ТМ), ластик и цветные карандаши, или пастель, или пальчиковые краски, или даже перо и тушь. Вам должно быть приятно и интересно попробовать рисовать этими художественными аксессуарами. Вы знаете, что интерес — это одна из базовых позитив-

ных эмоций? Теперь точно знаете!

Сядьте за стол, положите перед собой лист бумаги и нарисуйте свой страх, связанный с вождением автомобиля. Это может быть прямо сюжетная картинка (вот автомобиль, вот вы, вот дорожная ситуация, вот другие участники движения и их машины), это может быть весьма абстрактный рисунок, где контуры нечеткие, а все страхи выражены цветом. Это зависит от вашей индивидуальности.

Нарисовали? Молодцы! Вот видите, вы можете быть успешным и сделать то, чего захотели.

Теперь отложите этот рисунок.

Положите перед собой чистый лист бумаги и, глядя на чистый белый лист, представьте себе ситуацию, когда вы чувствуете себя свободно и легко при управлении автомобилем. Это может выглядеть конкретно (вы, машина, ситуация) или абстрактно (цвета и формы на листе), а может — метафорически или символически. Сейчас вы успешный художник. Итак, вы нарисовали вторую картину. Посмотрите на нее! Она вам нравится? Можете еще ее доработать.

Положите перед собой оба рисунка. Слева со страхом. Справа тот, на котором Вы изобразили желаемое состояние. Теперь посмотрите на них внимательно. Что можно изменить в первом рисунке, чтобы он был хотя бы несколько похож на второй (желаемый)? Если бы вы были режиссером, то сколько кадров потребовалось бы для изменения ситуации?

Вы можете посвятить некоторое время преобразованию картины, а следовательно, и ситуации с управлением автомобилем.

Очень полезно выкладывать все рисунки последовательно (обычно их примерно три) и смотреть, как идет процесс, все ли вам нравится. Это и есть работа над сценарием собственной жизни, одной из сценарных линий, связанной с управлением автомобилем.

Сначала нужно решить, зачем вам водить машину, как изменится ваша жизнь с получением новых возможностей. Дело в том, что около 70% женщин, окончивших автошколы и получивших права, не водят машины. Видимо, существует конфликт между мотивами за управление автомобилем и мотивами против. Чтобы не тратить лишнее время, нервы и деньги, нужно все эти мотивы осознать и вывести на свет. Потому что управлять можно только тем, что мы осознаем.

Чтобы лучше осознать все мотивы за и против, предлагаю выполнить следующее упражнение.

Упражнение 6

1. Возьмите, пожалуйста, лист бумаги, ручку или карандаш и разделите лист вдоль пополам на правую и левую стороны.

2. Слева напишите преимущества управления автомобилем. Чем лучше станет ваша жизнь, если вы сможете водить машину сами? Что нового хорошего в ней появится?

3. А справа — недостатки и неудобства, связанные с вождением машины самостоятельно.

4. У вас получились два списка. Посмотрите на них. Какой из списков длиннее? Посмотрите на пункты «за». Эти изменения достаточно весомые и важные для вас, чтобы потратить время и усилия на обучение управлению автомобилем?

5. Посмотрите на список «против». Если в этом списке вообще нет пунктов, значит вы отрицаете наличие тревог, волнений и страхов, связанных с управлением автомобилем.

Или, возможно, у вас все получится и без вытаскивания этих аргументов «против» в сознание, потому что мотивация «за» очень высокая.

Однако если возникнут сложности, то вспомните об этом списке и вернитесь к нему в будущем.

Если в списке «против» намного больше пунктов, чем в списке «за», то, возможно, часть пунктов связана со страхами. С пунктами «против» поступите так: найдите, какой пункт из списка «за» компенсирует выявленный пункт «против». Проработайте так каждый аргумент и только после проработки всего списка решите, готовы ли вы стать водителем(и)? самодвижущегося экипажа.

Если вы готовы, осознали все свои мотивы, однако при этом все еще испытываете неуверенность в своих силах, я предлагаю вам добавить себе уверенности, выполнив следующее упражнение.

Упражнение 7 (для женщин — будущих водителей).

Для того чтобы вам было легче почувствовать себя, принять себя как женщину-во-

дителя, я предлагаю выполнить вместе со мной следующее упражнение.

Вспомните ситуацию, когда вы чувствовали себя потрясенной женщиной. Вспомните место, где вы были, обстановку, звуки и запахи, которые окружали вас, вспомните те радостные эмоции, которые вы тогда испытывали. Представьте себе картину в виде объемного изображения, в центре которого находитесь вы, перенеситесь в эту ситуацию и почувствуйте ее. Глубоко вдохните и выдохните три раза. Теперь вы можете представить себе эту же картину как бы со стороны.

Держите вашу левую руку. Уменьшите картину и поместите ее на левую руку. Посмотрите на нее. Она вам нравится? Если нужно, поменяйте что-нибудь. А теперь все нравится? Отлично!

Наслаждайтесь этой картиной и при этом вдохните и выдохните три раза. Теперь вы можете опустить руку.

Представьте себе идеального водителя. Возможно, это будет придуманная вами супер-автомобиль, возможно, кто-то из знакомых водителей, мужчин или женщин. Вы свободны в своем воображении. Поместите суперводителя на правую ладонь. Посмотрите на него или нее. Вам нравится? Очень хорошо.

Теперь держите руки. Дышите легко и свободно. Поместите на правую руку себя как потрясенную женщину, а на левую руку поместите суперводителя. Дышите легко и свободно.

Посмотрите еще раз на ваши картины, которые помещаются на ваших ладонях. Вам все нравится? Хорошо. А теперь медленно, отслеживая каждое движение, мы начинаем соединять руки. Дышать продолжаем легко и свободно.

Сейчас в наших ладонях происходит таинство. Мы совмещаем образы женщины и водителя, сплавляем их. Вы чувствуете тепло в своих ладонях?

А теперь мы глубоко вдыхаем, подносим ладони к груди, раскрываем их и кладем на грудь и впускаем в себя желаемый для нас этот образ.

Оставляем ладони на груди и делаем три вдоха и выдоха.

Все получилось. Мы молодцы! Настроение хорошее.

Теперь каждый раз, когда нам трудно или одолевают сомнения, мы останавливаемся, делаем три глубоких вдоха и выдоха. И активируем состояние отличной женщины-водителя.

И при каждом вдохе нас наполняет уверенность в себе, а при каждом выдохе мы отпускаем свои сомнения.

Дополнительная информация по курсу «Психофизиологические основы деятельности водителя»

Трансовые состояния, возникающие при управлении автомобилем.

Под трансовым состоянием психология понимает особое состояние сознания человека. Трансовое состояние сознания отличается направленностью внимания не на внешние факторы, а на собственный внутренний мир, на свои мысли, ощущения, воспоминания, фантазии.

Человек может входить в трансовые состояния под воздействием усталости или информационной перегрузки, особенно в условиях современного мегаполиса, после чего наш организм обычно стремится заснуть и тем самым устранить последствия стресса в своей нервной системе. Именно таким образом организм защищает себя от стрессов, когда их количество и сила становятся чрезмерными.

Легкие трансовые состояния человек переживает каждый день в обычной жизни. Это и обычная мечтательность, и переход в сон, и отвлечение внимания при автоматическом выполнении привычных нам действий.

При этом практически любое сосредоточение внимания человека на чём-либо из внутреннего фокуса (попытка вспомнить или представить что-то) приводят к появлению транса, так как внимание человека, пусть и незначительно, но уже в меньшей степени, чем до этого, направлено на «внешний» окружающий мир.

Например, вы можете отождествлять себя с героем или героиней книги или фильма. Ваше воображение переносит вас на место происходящих событий. Вы мысленно участвуете в этих событиях. И при этом испытываете некоторые ощущения и переживаете некоторые эмоции. Ваше воображение создаёт иллюзию того, что эти события происходят на самом деле, и всё это помогает сознанию перейти в изменённое состояние.

Вспомните себя в этих или похожих ситуациях, и Вы поймете, что в это время не реагировали на какие-то внешние раздражители. Вы не обращали внимания на то, что происходило рядом с Вами и на то, что не относилось в данный момент к тому, чем Вы были так сильно увлечены. Даже после просмотра кинофильма, особенно на дорожную тематику, сознание водителя будет короткое время пребывать в измененном состоянии под остаточным воздействием ореола главного героя и показанных сюжетов.

Легким трансовым состояниям в основном подвержены водители уже имеющие опыт вождения идвигающиеся по знакомым маршрутам. Новички находятся в постоянном стрессовом тоне первоначального этапа освоения автомобиля и поэтому менее подвержены переходу в трансовое состояние. Погружение в трансовое состояние опытных водителей обусловлено автоматизацией навыков вождения. Водитель управляет автомобилем практически на «автопилоте», то есть приемы управления автомобилем выработаны до автоматизма и не требуют активного участия сознания водителя. Водитель, не задумываясь, совершает конкретные экономичные и быстрые движения, при которых он затрачивает минимум энергии, что позволяет ему не уставать за рулем долгое время. При этом, управление автомобилем на «автопилоте» может стать опасным, потому что водитель может позволить себе очень глубоко погрузиться в свои собственные отвлеченные мысли. В это время на привычном для него маршруте может возникнуть нестандартная ситуация, на которую он может просто не успеть переключить свое внимание, так как его сознание долгое время находилось в измененном состоянии.

Факторов, способствующих переходу сознания из одного состояния в другое и погружению человека при этом в транс, много. Например, это может быть воздействие музыки, каких-то ритмичных звуков, речи другого человека, приглушенное освещение и ритмичное покачивание при поездке в автомобиле или в общественном транспорте.

Влияние музыки на безопасность управления транспортным средством.

Звуки и музыка очень часто являются «стимуляторами» для перехода сознания в трансовое состояние. Музыкальные композиции всегда вызывают повышение общеклеточной активности организма человека, поэтому музыка может вводить в трансовое состояние без помощи каких-либо препаратов.

При прослушивании музыкальных композиций мы можем заметить изменение нашего внутреннего состояния в виде активного восприятия таких психических мотивов, как наши глубинные эмоции и фантазии. Например, обостренное восприятие красоты окружающей природы. Именно в этом состоянии обостряются чувства, а восприятие становится более активным и утонченным. Проще говоря, чувствительность человека усиливается под влиянием определенных музыкальных композиций (например, классической музыки), он начинает воспринимать то, на что ранее не обращал внимания.

Дело в том, что в человеческом мозге зафиксированы различные типы электромагнитных колебаний от медленного «альфа-ритма», до высокочастотного «бета-ритма». Наиболее подходящими для хождения в резонанс с ритмами работы головного мозга являются звуки ударных инструментов. Например, звук барабана при одиночном ударе носит взрывной характер, несущий широкий сплошной спектр частотных колебаний, содержащий все слышимые частоты и входит в резонанс с внутренними структурами не только мозга, но и всего организма человека в целом.

Вспомните, как при исполнении опасных трюков в цирке оркестр «играет» барабанную дробь, усиливающую чувство тревоги. Это происходит именно из-за воздействия так называемых «альфа-ритмов» на центральную нервную систему человека.

Современная поп-музыка, звучащая на разных радиоволнах аудиосистемы любого автомобиля, также содержит в себе звуковые колебания, оказывающие аналогичный эффект. Поэтому любая музыка, воспроизводимая аудиосистемой автомобиля, воздействует на мозговые колебания и тем самым изменяет эмоциональное состояние водителя. Одни мелодии делают это быстрее, а другие медленнее. Большое значение здесь играет частота, амплитуда и ритмичность звуковых колебаний. Таким образом, темп музыки, которую водитель слушает в пути, влияет на характер управления автомобилем. Кроме того, эмоциональное наполнение музыки оказывает влияние на психическое состояние водителя. В одном психологическом исследовании водителям предлагали прослушивание радостной и печальной мелодий во время управления автомобилем. Исследователи обнаружили, что под влиянием радостной мелодии водители неосознанно увеличивали скорость движения и имели большую тенденцию хаотично перестраиваться в потоке. В процессе изучения влияния музыкального сопровождения при выполнении заданий на точность и бдительность водителя исследователи выявили, что при выполне-

нии простых заданий, прослушивание музыки не оказывает существенного воздействия на реакцию водителя. Однако, при выполнении сложных заданий с музыкальным сопровождением высокой громкости, реакция на сигналы, поступающие с периферической части поля зрения водителя, ухудшалась. Исследуя феномен воздействия музыки на водителя, ученые приходят к выводу, что уровень и сила воздействия классической музыки резко отличаются от эстрадной. Классическая музыка затрагивает глубинные структуры «бессознательной» части психики. Трансовые состояния сознания водителя при прослушивании классической музыки возникают медленнее, но при этом они очень глубокие и вызывают сильнейшие внутренние переживания. Выход из этого состояния происходит гораздо медленнее.

Таким образом, исследования, проводимые по данной тематике, говорят о том, что музыка в 95% случаев тем или иным образом меняет состояние человека, находящегося за рулем. На физиологическом уровне это подтверждается тем, что при прослушивании музыки с различным темпом, пульс человека меняется соответствующим образом. То есть, если проигрываемая музыка имеет ритмичный мотив, значит и частота ударов сердца увеличивается. Независимо от возраста, пола и водительского стажа, музыкальный темп так или иначе влияет на состояние, настроение и стиль вождения человека. Например, тяжелый рок, клубная музыка и техно учащают сердцебиение, в связи с этим человек переходит в состояние легкого возбуждения, и стиль вождения становится более агрессивным, а значит, вероятность возникновения аварии увеличивается.

Однако, классическая музыка и иные инструментальные медленные композиции с приятной мелодией способны успокоить эмоциональное состояние водителя и рассеять его внимание, что не менее опасно.

Также нельзя игнорировать вопрос, касающийся громкости прослушиваемой музыки во время движения. Во-первых, слишком громкая музыка, естественно, плохо сказывается на слуховой чувствительности человека, кроме того она утомляет, рассеивает внимание и может вызвать головную боль. Чем громче мы слушаем музыку в автомобиле, тем наше внимание становится более избирательным и, соответственно, ограниченным, а это значит, что какие-то моменты дорожной ситуации остаются без нашего контроля.

Многие автопроизводители учитывают это, и во время движения автомобиля задним ходом музыка в аудиосистеме автомобиля автоматически приглушается (чтобы водитель не отвлекался) и включается звуковой сигнал «парктроника». Повышенный уровень шума (громкая музыка), не только нарушает концентрацию внимания, но и повышает кровяное давление. Водитель, управляющий автомобилем и слушающий при этом музыку с повышенным уровнем громкости, становится на 70% агрессивнее и еще некоторое время сохраняет это негативное состояние после выключения аудиосистемы.

Однако воздействие музыки на водителя не всегда носит отрицательный характер. Например, во время испытания, проводимого на участке дороги большой протяженности с однообразной, монотонной дорожной обстановкой, музыка играла даже положительную роль – она помогала водителям сохранять бодрость и концентрацию внимания. В это же время водители, движущиеся с выключенной музыкой, начинали быстро скучать и теряли бдительность. Это говорит о том, что человеку для сохранения концентрации на дороге с монотонной однообразной местностью требуется определенная степень внешних раздражителей для поддержания мозгового тонуса.

Влияние разговора по мобильному телефону на сознание водителя.

Исследования влияния внешних звуковых раздражителей на поведение водителя показывают, что разговор по мобильному телефону во время вождения автомобиля гораздо опаснее, чем прослушивание музыкальной композиции, так как от телефонного разговора гораздо сложнее абстрагироваться.

На физиологическом уровне, при телефонном разговоре задействуются участки мозга, связанные со сложными когнитивными (познавательными) функциями человека. «Отключиться» от разговора даже на секунду сложнее, чем от прослушивания музыки. Более того, риск увлечься разговором настолько велик, что у водителя может «отключиться» восприятие того, что происходит вокруг автомобиля.

К сожалению, многие считают, что опасность телефонных разговоров во время вождения в основном заключается в том, что одна рука водителя занята телефоном и не участвует в управлении транспортным средством должным образом. На самом деле основная опасность заключается в том, что водитель перестает осуществлять промежуточный поэтапный контроль за исполнением выбранной программы действий для достижения цели своей поездки. В практике известны случаи, когда водитель во время длительного разговора по мобильному телефону, неосознанно подъезжал к дому того,

с кем разговаривал, хотя изначально имел совершенно другую цель своей поездки. То есть на определенном этапе поездки, события, разворачивающиеся в виртуальном мире телефонного разговора, по степени значимости превысили важность происходящего на дороге.

В связи с этим произошло бессознательное изменение целей поездки. И как следствие этого, в данной ситуации вождение осуществлялось без участия сознания водителя, основываясь только лишь на выработанных ранее автоматизмах.

Таким образом, из данного примера видно, что на опасность потери контроля над дорожной ситуацией при разговоре по мобильному телефону, никак не влияет: вел ли водитель разговор по телефону, удерживая его одной рукой, или разговаривал по системе «hands-free». В любом случае внимание водителя снижается как минимум на 50%. Более того, у таких водителей наблюдается сильная заторможенность, они не в состоянии быстро реагировать в экстренных ситуациях. И это уже не говоря о том, что нередко сама тема телефонного разговора может нервировать водителя, изменяя, таким образом, его эмоциональное состояние, а как следствие, и стиль его вождения.

Феномен «дорожного гипноза» (монотония).

«Дорожный гипноз» — разновидность состояния транса (изменённого состояния сознания), находясь в котором водитель может долгое время вести машину и достаточно адекватно реагировать на внешние события, но при этом впоследствии не может вспомнить, как он это делал. В этом состоянии сознательное внимание водителя направлено на нечто постороннее, не имеющее отношения к вождению, но при этом его мозг способен, на бессознательном уровне, обрабатывать большое количество информации, относящейся к ситуации на дороге и управлению транспортным средством.

Предполагается, что «дорожный гипноз» является одной из разновидностей феномена автоматизма, то есть действием, выполняемым без его осознания. В некоторых случаях такое состояние транса у водителя может быть настолько глубоким, что могут возникнуть слуховые и зрительные галлюцинации.

Идея о возникновении гипнотического транса у водителей впервые была высказана в 1921 году, а в 1929 году была опубликована статья «Сон с открытыми глазами», в которой высказывалось предположение, что некоторые водители способны засыпать за рулём, не закрывая при этом глаз. В 1950 году была высказана гипотеза, что некоторые не типичные аварии на дорогах могут быть объяснены феноменом «дорожного гипноза» у водителей. Термин «дорожный гипноз» появился в 1963 году, а экспериментальные исследования по изучению феномена дорожного транса начали проводиться с начала 80-х годов.

Такой вид транса у водителей, чаще всего, возникает от бессонницы, усталости, головной боли, монотонной и однообразной дорожной ситуации. Феномен «дорожного гипноза», возникает, когда человек долгое время ведет машину по спокойной ровной дороге с минимумом участников дорожного движения. Водитель впадает в состояние, подобное полудреме, появляется ощущение «провала во времени». Такое может случиться и во время выполнения любой другой монотонной работы.

Предполагается, что «дорожный гипноз» может возникнуть под воздействием следующих факторов:

- однообразие пейзажа за окном автомобиля (т.е. отсутствие визуальных раздражителей, «сенсорный голод»);
- мелькание перед глазами водителя белых штрихов разделительной полосы;
- мерцание бликов света, отражение света на капоте автомобиля или на мокром шоссе;
- монотонный шум мотора и покачивание машины;
- усталость водителя;
- необходимость вести машину в одиночестве или рядом со спящими пассажирами;
- расслабленное состояние водителя или, наоборот, сильный стресс, а также внутренние проблемы занимающие все внимание водителя;
- возможность вести машину без интенсивной концентрации внимания, например, на скоростных шоссе, где отсутствуют пересечения в одном уровне с другими дорогами и нет светофоров, или при небольшом количестве машин на дороге;

Предполагается, что состояние дорожного гипноза чаще возникает у опытных водителей, а также на знакомых участках дороги, поскольку это позволяет вести машину в режиме автоматизма.

В ходе экспериментальных исследований было установлено, что возникновению дорожного гипноза способствует не столько монотонность пейзажа и однообразие ситу-

ации на дороге, сколько предсказуемость этой ситуации для водителя. Например, если водитель вынужден вести машину в тумане, хотя пейзаж за окном машины предельно однообразен, тем не менее, у водителя не возникает состояния «дорожного гипноза».

Состояние «дорожного гипноза» является серьёзным фактором риска возникновения дорожно-транспортных происшествий.

Хотя водитель, находящийся в состоянии дорожного гипноза, способен вести машину, он не может быстро и адекватно реагировать на неожиданные ситуации на дороге.

Исследователи отмечают, что в состоянии дорожного гипноза у водителя возникает неосознанная тенденция к увеличению скорости движения (психологическая инерция скорости).

«Дорожный гипноз» является признаком сильной усталости водителя, причём это состояние может оказаться первой стадией сна за рулем. При этом сам водитель не осознаёт ни своей усталости, ни того, что он засыпает. Благодаря экспериментальным исследованиям феномена «дорожного гипноза», были выявлены внешние признаки того, что у водителя возникло состояние транса:

1. Водитель пристально и неотрывно смотрит на дорогу, а его голова наклонена вперёд, или же водитель внезапно совершает резкое движение головой;
2. Водитель закатывает глаза;
3. Глаза водителя полуприкрыты или прищурены;
4. Водитель совершает частые незначительные ошибки при вождении.

Возникновение «дорожного гипноза» часто является предвестником сна за рулем, поэтому при первых признаках сонливости водителю рекомендуется остановить машину и отдохнуть или проделать лёгкие физические упражнения. В качестве профилактики рекомендуется делать остановки через каждые 3 часа монотонного движения, даже если у водителя нет субъективного ощущения усталости. Считается также, что жевание (жевательной резинки, сухих фруктов и т.д.) в какой-то степени снижает риск возникновения дорожного гипноза.

«Дорожный гипноз» опасен еще и тем, что человек довольно долго помнит неприятные ощущения такого состояния. В практике наблюдались случаи, когда страх перед данным феноменом оказывался настолько сильным, что управление автомобилем становилось просто невозможным.

**Мы желаем вам
быть всегда в оптимальном состоянии
как при управлении автомобилем,
так и при передвижении пешком!
Крепкого вам здоровья
и хорошего настроения,
дорогие будущие водители!**

СОДЕРЖАНИЕ

Тема 1. Познавательные функции, системы восприятия и психомоторные навыки 3

Тема 2. Этические основы деятельности водителя 13

Тема 3. Основы эффективного общения 15

Тема 4. Эмоциональные состояния и профилактика конфликтов 18

Тема 5. Саморегуляция и профилактика конфликтов (психологический практикум) 21

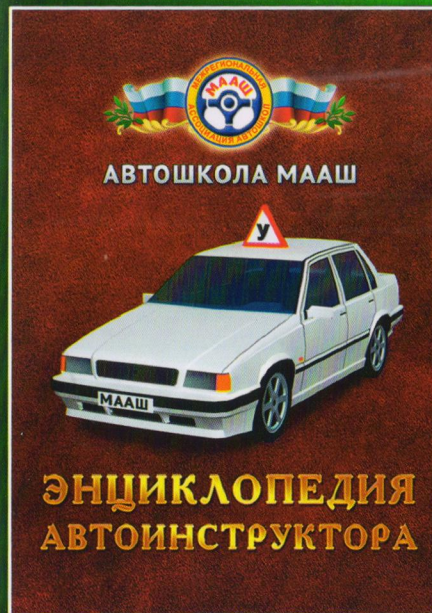
Дополнительная информация по курсу «Психофизиологические основы деятельности водителя» 27

КОМПЛЕКТ ПЛАКАТОВ «ПСИХОФИЗИОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВОДИТЕЛЯ»



Артикул: 061093

УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКАЯ ЛИТЕРАТУРА



Артикул: 043148



Артикул: 043145