

НОВОСИБИРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
АГРАРНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИНЖЕНЕРНЫЙ ИНСТИТУТ

О.Н. Инкина

Методы подготовки водителей и технического персонала

Учебное пособие



Новосибирск 2021

Кафедра «Технологий обучения, педагогики и психологии»

О.Н.Инкина. Методы подготовки водителей и технического персонала: Учеб. пособие. / О. Н. Инкина / Новосиб. гос. аграр. ун-т; Инженерный ин-т. – Новосибирск, 2021. – 42 с.

В пособии изложены основы психофизиологии труда водителя; факторы, определяющие надежность водителей, нормы и правила поведения за рулем, без чего невозможна высокая водительская культура в целом.

Пособие адресовано студентам Инженерного института ФГБОУ ВО Новосибирский ГАУ очной и заочной форм обучения по направлению подготовки 23.03.03 Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов для самостоятельного освоения основных тем учебного курса.

Утверждены и рекомендованы к изданию методическим советом Инженерного института (протокол №1 от 31 августа 2021 г.)

© Новосибирский государственный аграрный университет, 2021

© Инженерный институт, 2021

1. ПСИХОФИЗИОЛОГИЧЕСКИЕ И СОЦИАЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВОДИТЕЛЯ

Водительская деятельность – разновидность операторской деятельности, которая изучается в системе «человек – техника – окружающая среда». Различные науки и дисциплины исследуют эту систему, включающую в себя взаимодействия многих участников и элементов дорожного движения.

Психология, стоящая у истоков изучения водительской деятельности, по-прежнему остается одной из ведущих наук в обеспечении безопасности дорожного движения, поскольку сам по себе технический прогресс и совершенствование условий дорожного движения без учета человеческого фактора еще не обеспечивают безопасности на дорогах. Эта цель может быть достигнута путем непосредственного изучения человека в различных проявлениях его личности. Надежность водителя – одна из важнейших составляющих проблемы безопасности дорожного движения.

Психологическая надежность определяется как соответствие психологических и личностных качеств водителя требованиям водительской деятельности. Огромное значение для надежности водителя имеет тренировка таких *психических процессов*, как ощущения, восприятие, внимание, мышление, память, а также точность двигательных реакций и эмоциональная устойчивость.

1.1. ОЩУЩЕНИЯ И ВОСПРИЯТИЕ ВОДИТЕЛЯ

Ощущения – психический процесс отражения отдельных свойств предметов и явлений при непосредственном воздействии на органы чувств.

Физиологическая основа ощущений – сложная деятельность органов чувств. И.П. Павлов назвал эту деятельность анализаторной. Каждый анализатор состоит из трех отделов:

Первый отдел – наружный, воспринимающий аппарат, в котором происходит превращение энергии воздействующего раздражителя в нервный импульс. Наружные анатомические образования – это органы чувств (глаз, ухо и др.).

Второй отдел – это чувствительные нервы, по которым воздействующее раздражение передается в соответствующий центр головного мозга.

Третий отдел – центр, который представляет собой специализированный участок коры головного мозга, превращающий нервные раздражения в соответствующее ощущение (зрительное, звуковое, вкусовое, тепловое и т.д.).

Ощущения бывают:

– экстерорецептивные (рецепторы находятся на поверхности тела). К ним относятся зрительные, слуховые, обонятельные, вкусовые, кожные и др.;

– проприоцептивные (рецепторы находятся в связках и сухожилиях). Эти ощущения обеспечивают движения и положение различных частей тела;

– интерорецептивные (внутренние). Эти ощущения отражают внутреннее состояние организма. К ним относятся чувство голода, жажды, тошноты и др.

Наибольшее значение в деятельности водителя имеют зрительный, слуховой, вестибулярный и мышечно-двигательный анализаторы.

Зрительные ощущения являются наиболее значительными для функционирования человеческой психики. Через глаз в организм поступает около 85% всей информации. Световые лучи от рассматриваемых предметов, проникая через зрачок в глаз, действуют на светочувствительные клетки сетчатки, вызывают в них нервное возбуждение, которое передается по зрительному нерву в корковый центр зрения, расположенный в затылочных долях мозга. В сетчатке имеется два типа клеток, воспринимающих световые раздражения: колбочки, которые воспринимают форму, цвет и детали предметов и палочки, воспринимающие световые лучи в условиях сумеречного освещения.

Аппаратом для *слуховых* ощущений является внутреннее ухо. Раздражителями являются звуковые волны – продольные колебания частиц воздуха, распространяющиеся во все стороны от источника звука. Орган слуха человека реагирует на звуки в пределах от 16 до 20000 колебаний в секунду. Слуховые ощущения отражают высоту звука, громкость, тембр звука. Все слуховые ощущения можно свести к трем видам – речевые, музыкальные, шумы.

Слуховой анализатор позволяет водителю выделять из шумового фона звуковые сигналы, информирующие его об опасности, определять по характеру шума двигателя его неисправности, а по звуку, издаваемому автомобильными шинами, можно косвенно судить о скорости движения.

Вестибулярный анализатор принимает участие в восприятии движения и положения тела, периферической частью вестибулярного анализатора являются преддверие и полукружные каналы, которые расположены также во внутреннем ухе. Значительное раздражение вестибулярного аппарата происходит во время морской качки, полета в воздушном пространстве и при езде в автомобиле.

Мышечно-двигательный анализатор имеет исключительно большое значение в деятельности водителя автомобиля, осуществляет контроль за правильностью и точностью выполняемых движений. По своей значимости его можно поставить на второе место после зрительного анализатора, так как с помощью двигательного анализатора водитель мгновенно получает информацию о малейшем отклонении автомобиля, а также о положении органов управления автомобилем. Двигательный анализатор представлен нервными окончаниями в мышцах, сухожилиях и связках, цен-

тростремительными путями и двигательными центрами в области коры головного мозга. Под влиянием профессиональной тренировки повышается чувствительность двигательного анализатора, что позволяет получать от него все более точную информацию, необходимую для надежного управления автомобилем. Со временем двигательный навык управления автомобилем доводится до автоматизма. Навыки, доведенные до уровня автоматизма действий, особенно необходимы в опасных дорожных ситуациях, когда только быстрые и правильные действия могут предотвратить ДТП.

Информацию, поступающую из окружающей среды, от дороги или автомобиля водитель получает одновременно по нескольким каналам. Роль каждого из них может быть различной, что обусловлено спецификой того или иного раздражителя, различным порогом чувствительности анализаторов, а также особенностями дорожной обстановки. Например, занос задней оси автомобиля водитель чувствует при помощи вестибулярного аппарата, мышечных ощущений и зрения (в данном случае оно играет вспомогательную роль).

Восприятие – психический процесс целостного отражения предметов и явлений при непосредственном воздействии на органы чувств. Восприятие является последующим этапом обработки поступающей информации. Оно включает не только ощущения, но и память, мышление и воображение. Восприятие зависит от прошлого опыта, интересов, направленности, индивидуальных психофизиологических особенностей человека. Особенно большое значение для водителя имеет *зрительное* восприятие, с помощью которого он получает практически всю информацию.

Зрительное восприятие затруднено в условиях ограниченной видимости, в темное время суток, в тумане, во время дождя, снегопада, на пыльной дороге. Оно зависит и от расположения солнца и тени. Так, если солнце находится низко над горизонтом, то дорога сильно блестит, что вызывает резкое сужение зрачков, и силуэты людей на дороге теряются, ухудшается видимость объектов, находящихся в тени, возникает иллюзия горения невключенного светофора, в результате чего трудно определить, какой же сигнал светофора горит в действительности.

При управлении автомобилем необходимо не только воспринимать различные объекты, но и оценивать места их расположения, расстояние до них и между ними, что обеспечивается пространственным восприятием, к которому относятся острота зрения, поле зрения и глубинное зрение.

Поле зрения – пространство, охватываемое двумя глазами (бинокулярное) составляет 120-130° и охватывает все пространство перед автомобилем.

Глубинное зрение – это зрение, характеризующееся способностью различать относительную и абсолютную удаленность наблюдаемых

предметов. Наиболее правильное восприятие пространства достигается знанием размеров предметов, часто встречающихся в пути.

Для водителя также важен и *динамический глазмер*, в основе которого наряду с восприятием расстояния и времени лежит восприятие скорости и направления движения. Острота динамического зрения зависит от угловой скорости движения объекта восприятия, степени координации между шейными и глазными мышцами, а также от степени развития периферического зрения.

Характерной особенностью восприятия является наличие *иллюзий*, – искаженного отражения реальности, носящего устойчивый характер. Причины иллюзий обсуждаются на уровне гипотез. Это и дефекты зрения, и влияние целостности, и жизненная практика, и многие др. Так, нередко круговые повороты дороги воспринимаются как эллипсы, длина кривых водителю кажется уменьшенной, а крутизна поворота – увеличенной, при определенном угле освещения сухое асфальтированное покрытие кажется мокрым, скорость крупных объектов кажется меньше, а более мелких – больше.

Отмечено, что движение автомобилей темной окраски кажется более медленным, а расстояние до них – больше, чем в действительности. Именно этим объясняется, что автомобили темных цветов значительно чаще попадают в аварии. Автомобили светлых цветов (белого, красного, желтого), хорошо выделяясь на окружающем фоне, воспринимаются как находящиеся ближе и движущиеся с большей скоростью, чем на самом деле. Это заставляет водителей встречных автомобилей быстрее принимать меры предосторожности, что повышает безопасность дорожного движения. Однако вряд ли повысится безопасность дорожного движения, если весь транспортный поток будет состоять из автомобилей белого или красного цвета.

Основными методами борьбы с иллюзиями являются правильный режим труда и отдыха, знание водителями характера и причин возникающих у них иллюзий, выработка прочных навыков управления автомобилем и повышение уверенности в себе, изучение качеств внимания, правильное его распределение и устранение его недостатков.

1.2. ВНИМАНИЕ ВОДИТЕЛЯ И БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Важнейшим фактором, обеспечивающим надежность водителя, является внимание. При управлении автомобилем водитель должен своевременно заметить именно те изменения в дорожной обстановке, которые в данный момент создают наибольшую угрозу для безопасности движения. Все то, на что направлено внимание, воспринимается яснее, отчетливее, лучше осмысливается и запоминается, а это имеет особенно большое значение для безопасного управления автомобилем.

Направленность и сосредоточенность сознания на каком-либо объекте восприятия называется *вниманием*.

По параметрам наличия цели и волевого усилия различают *непроизвольное, произвольное и послепроизвольное* внимание.

Непроизвольное внимание возникает:

– вследствие внешних причин (ориентировочный рефлекс): силы, новизны, неожиданности, необычности, подвижности раздражителя;

– вследствие внутренних побуждений личности (интерес).

Непроизвольное внимание может оказывать положительное и отрицательное влияние на деятельность водителя. Звуковой сигнал другого автомобиля, изменение шума двигателя или шума при трении колес о дорожное покрытие, включение указателя поворотов, изменение скорости или направления движения водителем другого автомобиля, периодически вспыхивающий красный сигнал на железнодорожном переезде, правильно поставленный дорожный знак, четкая разметка непроизвольно привлекают внимание водителя, помогают ему ориентироваться в дорожной обстановке.

Вместе с тем, ненужные водителю лозунги и плакаты на дороге непроизвольно отвлекают его внимание и могут стать причиной возникновения аварийных ситуаций.

Произвольное внимание возникает сознательно, соответственно поставленной цели, оно требует определенных волевых усилий. В работе водителя ему принадлежит основная роль, ибо без сознательного управления своим вниманием невозможно безошибочное управление автомобилем.

Внимание водителя может быть направлено не только на восприятие дорожной обстановки, но и на свои мысли, переживания, не связанные с управлением автомобилем. Поэтому, когда сознание человека целиком поглощено решением чрезвычайно важных для него жизненных проблем, садиться за руль автомобиля не рекомендуется. Если этого избежать нельзя, то необходимо периодически напоминать самому себе, что надо быть внимательным. Контроль за направленностью своего внимания необходим и при движении в монотонной обстановке, когда интенсивность его значительно снижается.

Послепроизвольное внимание наступает вслед за произвольным. Послепроизвольное внимание так затягивает в работу, что затем без волевых усилий человек может работать далее, хотя цель работы сохраняется. Этот вид внимания имеет большое значение в трудовой деятельности.

Основными свойствами внимания являются сосредоточенность (концентрация), устойчивость, объем, распределение и переключаемость.

Концентрация внимания – это степень сосредоточенности сознания на объекте или деятельности. Сохранять высокую интенсивность внимания в течение всего рабочего времени водитель не может – это утомляет его. Важно предвидеть изменение дорожной обстановки и уметь быстро повышать внимание, если это необходимо.

Устойчивость – длительность (по времени) концентрации на объек-

те. Зависит от значимости дела, интереса, навыков, подготовленности водителя, индивидуальных особенностей организма.

Для определения устойчивости внимания хорошо зарекомендовала себя методика определения устойчивости внимания с помощью бланковой методики «Корректирующая проба» (см. тест 1).

При недостаточной устойчивости внимания следует вырабатывать способность отвлекаться от посторонних раздражителей и приучать себя продуктивно работать в любых условиях.

Объем внимания определяется количеством объектов, на которые оно может быть одновременно направлено в процессе их восприятия. Численная характеристика среднего объема внимания – 5-7 единиц информации. Объем внимания может быть увеличен в процессе тренировки. Это достигается объединением различных объектов в один объект или быстрым восприятием наиболее важных в данный момент объектов.

Распределение внимания – возможность одновременного выполнения индивидом двух или более видов деятельности. Распределение внимания зависит от его объема. Эти качества взаимосвязаны. Успешное выполнение нескольких действий одновременно возможно только тогда, когда одно из них выполняется автоматически, что приходит к водителю с опытом.

Переключаемость – перемещение внимания с одного объекта на другой вследствие новой задачи. Водителям с замедленным переключением внимания требуется особенно упорная и продолжительная тренировка для своевременного и точного выполнения необходимых управляющих действий в сложных дорожных условиях. Основной путь формирования внимания – приучить себя внимательно работать в самых разнообразных условиях. Развитию устойчивого внимания способствует развитие волевых качеств личности. Поэтому следует приучать себя даже в мелочах быть хозяином своего слова и действия, дисциплинировать себя.

1.3. ПАМЯТЬ И МЫШЛЕНИЕ

В деятельности водителя часто возникают задачи, которые нельзя решить, опираясь только на ощущения и восприятие. Для определения положения своего автомобиля по отношению к другим участникам дорожного движения и принятия правильного решения о действиях, которые следует выполнить в данный момент, необходим анализ и обобщение всей информации с использованием прошлого опыта. Эти задачи водитель решает в ходе сложных психических процессов – памяти и мышления.

Мышление – это процесс опосредованного и обобщенного отражения действительности в ее существенных связях и отношениях.

По содержанию решаемых задач выделяют наглядно-действенное, наглядно-образное и словесно-логическое виды мышления.

Наглядно-действенное мышление – вид мышления, опирающийся на непосредственное восприятие предметов, реальное преобразование в процессе действий с предметами.

В деятельности водителя это выражается в способности к оценке быстро меняющейся дорожной обстановки, своевременном принятии решений и необходимых управляющих действиях.

Наглядно-образное мышление характеризуется опорой на представления и образы, хранящиеся в памяти. В отличие от наглядно-действенного мышления при наглядно-образном мышлении ситуация преобразуется лишь в плане образа. Благодаря образному мышлению водитель в сложных дорожных ситуациях воспроизводит образы подобных ситуаций из прошлого опыта, что помогает ему в оценке обстановки и принятии решения.

Словесно-логическое мышление – вид мышления, осуществляемый при помощи логических операций с понятиями. Этот вид мышления помогает водителю обобщать всю необходимую информацию и, с учетом прошлого опыта, правильно оценивать положение своего автомобиля по отношению к другим участникам движения, прогнозировать развитие дорожной обстановки и свои действия.

Обобщения, которые происходят в процессе мышления, закрепляются в понятиях.

Понятие – это форма мышления, отражающая общие и существенные признаки предметов и явлений, которая выражается словом или группой слов.

Суждение – форма мышления, в которой утверждается или отрицается связь между понятиями. Суждения бывают общими, частными и единичными.

Умозаключение – форма мышления, при которой на основе нескольких суждений делается вывод. Видами умозаключения являются индукция (от частного суждения к общему), дедукция (от общего суждения к частному) и аналогия (от частного к частному).

Мышление происходит путем анализа и синтеза окружающей действительности.

Анализ – мысленное разделение целого на части, выделение отдельных признаков.

Синтез – мысленное объединение отдельных элементов в целое.

Водитель при оценке дорожной обстановки непрерывно использует эти два метода. Его анализ выражается в выделении из многих элементов именно тех, которые в данный момент представляют наибольшую угрозу для безопасности движения. Синтез позволяет ему получить общее представление о дорожной обстановке, необходимом для прогнозирования ее дальнейшего развития. Следует иметь в виду, что обе эти операции в процессе познания осуществляются в тесном единстве и в определенной последовательности: синтез 1 – анализ – синтез 2.

К операциям мышления также относятся: сравнение, абстракция, обобщение, конкретизация, систематизация, классификация.

Особенности сочетания и уровни различных видов мышления при решении задач определенного содержания позволяют говорить о качествах ума. Чаще всего рассматриваются в психологии такие качества: глубина, широта, гибкость, быстрота и критичность ума.

Память – психический процесс запоминания, сохранения и воспроизведения человеком его опыта.

Память имеет огромное значение в деятельности водителя. Для водителя важно знать технику и Правила дорожного движения, запоминать маршруты движения, быстро извлекать из памяти необходимую информацию в неожиданно возникающих ситуациях и т.д.

По параметру *психической активности* память бывает:

- *образная* – по видам образа: зрительная, слуховая, вкусовая и др.;
- *двигательная* – основа выработки двигательных навыков;
- *эмоциональная* – обеспечивает способность сопереживания;
- *словесно-логическая* – память на мысли и выражения в словах.

По параметру *наличия цели и волевого усилия*:

Непроизвольная память – запечатление, воспоминание. Выступает как продукт и условие осуществления познавательных и практических действий. Условиями ее активизации являются:

- относительно яркий и новый раздражитель;
- то, с чем человек действует;
- то, что связано с большой мыслительной работой;
- незаконченные действия, так как остается психическое напряжение;
- то, что связано с потребностями, интересами и переживаниями.

Произвольная память – заучивание и припоминание. Формируется по мере развития мышления и воли как сознательный способ регулирования своей деятельности. Условиями ее активизации являются:

- постановка цели и создание установки;
- владение системами мыслительных операций и мнемотехнических приемов, что позволяет обобщать материал и устанавливать требуемые связи;
- умение создавать и поддерживать волевое усилие.

По параметру *длительности сохранения*:

– *кратковременная* память служит для запоминания чего-либо на непродолжительное время. Время хранения информации – от нескольких минут до 1 часа. Имеется только одно хранилище ограниченного объема (7+2 единицы информации). Сохранностью информации можно управлять: с помощью повторения материал задерживается, а при воздействии сильного эмоционального раздражителя после запоминания – вытесняется. Одним из видов кратковременной памяти является оперативная память, которая обеспечивает оперативное запоминание текущей информа-

ции на время, необходимое для оценки обстановки и принятия решения, без чего невозможно управление автомобилем;

– *долговременная* память – объем и время хранения не ограничены.

Все знания, весь опыт водителя хранятся в его долговременной памяти.

По параметру *способа запоминания*:

– *механическая* память – запоминание происходит без осмысления материала;

– *смысловая* память – запоминание происходит путем осмысления материала. Она развивается постепенно в процессе обучения и в 8-10 раз эффективнее механической. Однако следует понимать, что оба вида памяти полезны, нуждаются в развитии и тренировке.

Процессы памяти

Запоминание – процесс памяти, в результате которого происходит закрепление нового путем связывания его с приобретенным ранее. Связь между отдельными событиями, фактами, предметами или явлениями, отраженными в нашем сознании и закрепленными в нашей памяти, называют ассоциацией. Без ассоциаций невозможна нормальная психическая деятельность человека, в том числе деятельность памяти.

Сохранение – это удержание заученного в памяти.

Забывание – исчезновение, выпадение из памяти, процесс угасания, ликвидации следов и связей. Забывание – весьма целесообразный и естественный процесс. Если бы его не существовало, наш мозг был бы заполнен множеством ненужной информации. Поэтому, говоря, что сохранение – это борьба с забыванием, под сохранением мы подразумеваем сохранение нужной информации. Зачастую могут возникнуть ситуации временного забывания (реминисценция), которые характеризуются тем, что спустя некоторое время после запоминания материал воспроизводится лучше, чем сразу после заучивания. Причинами реминисценции могут быть утомление, сильное эмоциональное возбуждение и слишком сильное желание припомнить. Поэтому невозможность воспроизведения нельзя рассматривать как показатель полного забывания.

Работа разных видов памяти подчиняется некоторым общим законам.

Рассмотрим наиболее важные из них.

Закон осмысления. Чем глубже осмысление запоминаемого, тем лучше оно сохраняется в памяти. Следует шире использовать опорные слова, схемы, диаграммы, таблицы. Кроме того, эффективен прием прогнозирования: начав абзац, попробуйте самостоятельно сделать вывод. Возникающие при этом эмоции усиливают запоминание.

Закон установки. Запоминание лучше происходит в том случае, если человек ставит перед собой задачу запомнить «всерьез и надолго».

Закон интереса. Интересное легко запоминается, потому что мы не

тратим на это усилий. Основа формирования интереса – цель.

Закон **объема знаний**. Чем больше знаний по определенной теме, тем лучше запоминается новое.

Закон **контекста**. Информация легче запоминается и воспроизводится, если ее соотносить с другими одновременными впечатлениями (какая была погода, кто преподавал, какая была обстановка, настроение и др.).

Закон **усиления первоначального впечатления**. Чем ярче первое впечатление от запоминаемого, тем прочнее само запоминаемое. Оно может осуществляться двумя способами: рациональным и эмоциональным. При рациональном усилении нужно стараться направить информацию по нескольким каналам: записать, нарисовать, проговорить, пропеть. При эмоциональном усилении следует постараться вызвать максимум эмоций, которые связаны с запоминаемой информацией. Печаль, раздражение, страх – враги памяти.

Закон **повторения**. Повторение способствует лучшему запоминанию. Если что-либо нужно надолго запомнить, то необходимы как минимум четыре повторения: первый раз нужно повторить сразу после запоминания, второй – через 20-30 мин, третий – через день, четвертый – через 2-3 недели.

1.4. ЭМОЦИИ И ВОЛЯ

Человек не только воспринимает окружающие предметы и явления, но и воздействует на них. У него всегда возникает определенное отношение к ним, выражающееся в тех или иных чувствах и переживаниях.

Эмоции – переживание человеком своего отношения к тому, что он делает или познает, к другим людям, к самому себе. Эмоции играют большую роль в деятельности человека. Они регулируют уровень работоспособности, обеспечивают мобилизацию резервов и в значительной степени определяют эффективность и надежность труда.

Различают положительные и отрицательные эмоции. Высокое мастерство водителя позволяет ему относительно легко управлять автомобилем и испытывать при этом удовольствие, чувство удовлетворения и гордости. Однако преобладающими в деятельности водителя, особенно при недостатке опыта или несоответствии его психологических качеств водительской деятельности, все же являются отрицательные эмоции: страх, неуверенность, сомнение и т. д.

Эмоции весьма разнообразны по своему проявлению и вызвавшим их причинам. В основе низших эмоций лежат чувство самосохранения, половой и пищевой инстинкты. К высшим эмоциям относятся моральные, интеллектуальные и эстетические чувства, которые формируются под влиянием воспитания и включают в себя целую гамму эмоций, как положительных, так и отрицательных. Среди многообразия эмоциональ-

ных состояний можно выделить настроения, аффекты, страсти и стрессы.

Настроение – эмоциональное состояние человека, связанное со слабовыраженными положительными и отрицательными эмоциями и существующее в течение длительного времени. Человек – хозяин своего настроения и должен преодолевать уныние, вялость, печаль и сохранять бодрость даже в неблагоприятных условиях, что имеет значение и для надежности водителя.

Аффектами называются интенсивные, бурно протекающие и кратковременные эмоциональные вспышки ярости, отчаяния, ужаса, восторга, характеризующиеся изменением сознания и волевого контроля.

Нужно предотвращать возникновение аффектов, они являются показателем несдержанности, неспособности человека к самообладанию и особенно опасны для водителей во время управления автомобилем.

Страсть – длительное и устойчивое эмоциональное состояние, отличающееся от настроения степенью воздействия на человека. Положительная страсть может быть к музыке, спорту, поэзии, изобретательству и так далее, отрицательная – к картежной игре, алкоголю, наркотикам, наживе.

Стресс – состояние психического напряжения, возникающее у человека в трудных условиях под воздействием внешних раздражителей-стрессоров. Наиболее распространенными симптомами стресса являются: учащенное сердцебиение, боль в груди, затрудненность дыхания, расстройство пищеварения, слабость, раздражительность и т. д.

Автомобильная дорога в нынешнем состоянии часто провоцирует стрессы, способствующие созданию аварийных ситуаций.

Опросы водителей подтверждают, что 65% стрессов они получают от недисциплинированности других участников дорожного движения и работников ГИБДД, от грубых обгонов с «подрезанием» слева и справа, резких торможений впереди идущего транспорта.

Зная это, ответственные и заботящиеся о своем здоровье водители, стараются всячески избегать стрессовых ситуаций и сохранять душевное равновесие. Очень важно водителю в дорогу отправляться в хорошем настроении, не обращать внимания на грубость, не вступать в дорожные «игры» с «гонщиками», уступать им дорогу, проявлять терпение и снисходительно относиться к медлительности и ошибкам малоопытных водителей.

Иногда водители получают сильный стресс непосредственно в своей машине в результате выяснения отношений с кем-нибудь из родственников. Важно уметь уходить от ссор, конфликтов, разборок и выяснения отношений. Последствия стрессов могут быть весьма плачевными – от сердечного приступа до тяжелых психических расстройств. А управление автомобилем в таком состоянии и вовсе дело рискованное.

Если невозможно изменить обстоятельства – измените к ним собственное отношение.

В салоне лучше всего слушать негромкую музыку, интересную передачу по радио или ехать молча.

Если все же сильного стресса избежать не удалось – нужно постараться быстрее от него избавиться. Правила хорошего тона в данном случае и забота о собственном здоровье обязывают водителя остановиться, молча выйти из машины на свежий воздух. Желательно найти воду и протереть водой лицо, руки, шею.

Затем можно выполнить несколько упражнений, которые помогут справиться со стрессом. Например, такие:

– сделайте глубокий медленный вдох через нос. На пике вдоха на мгновение задержите дыхание, после чего еще более медленно выдохните воздух через нос. Это успокаивающее дыхание. Постарайтесь представить себе, что с каждым вдохом и продолжительным выдохом вы частично избавляетесь от стрессового напряжения;

– чтобы расслабить мышцы лица, соберите губы вместе в виде трубочки, зафиксируйте в таком положении, затем расслабьте их; поднимите брови как можно выше, задержите их на несколько секунд, затем спокойно опустите; сильно зажмурьте глаза, а потом постепенно раскройте их;

– оглянитесь вокруг и внимательно осмотрите окружающие дома, природу. Медленно, не торопясь, мысленно «переберите» все предметы, находящиеся вокруг вас, обращайтесь внимание на мельчайшие детали.

Тем, кто не любит концентрироваться на своих внутренних ощущениях, рекомендуем физическую нагрузку. Выйдите из машины, попрыгайте или сделайте пробежку. Кто-то вполне обойдется приседаниями и наклонами. Восстановить душевное равновесие помогает разговор на отвлеченную тему. Если вы в машине один, воспользуйтесь мобильным телефоном, но не разговаривайте по телефону в момент движения автомобиля.

Замечательно, если вы владеете аутотренингом – особой методикой самовнушения на фоне мышечного расслабления, но овладеть ей нужно заранее.

Если есть возможность – оставьте машину на охраняемой стоянке, а сами возвращайтесь домой на общественном транспорте или такси.

Будем информированы, благоразумны и предупредительны. Стрессы в современной жизни неизбежны. От них никуда не деться. К ним нужно быть морально и физически готовыми. Старая мудрость гласит: *«Тот вооружен – кто предупрежден»*.

Воля – это способность человека контролировать свою деятельность и сознательно направлять ее на достижение поставленной цели. Действия, связанные с преодолением внутренних и внешних препятствий, называются волевыми. Для водителя, который часто попадает в опасные ситуации, это качество особенно значимо.

К волевым качествам относятся: дисциплинированность, решительность, настойчивость, самообладание и др. Воспитание воли достигается

ее систематической тренировкой в обыденной повседневной жизни, что дает положительный перенос на поведение и действия в экстремальной обстановке. Необходимо, чтобы водитель ежедневно сознательно контролировал свое поведение, активно преодолевал медлительность, поспешность, нерешительность, гнев, раздражительность, другие свойственные ему отрицательные качества и строго выполнял Правила дорожного движения.

1.5. ЛИЧНОСТЬ ВОДИТЕЛЯ И ЕГО ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Для правильного понимания действий и поступков водителя в трудных дорожных ситуациях необходимо не только изучить его отдельные психические качества (внимание, восприятие, мышление, эмоциональную устойчивость, скорость реакции и т.д.), но и знать психофизиологические свойства, характеризующие его как личность.

Личность – это совокупность индивидуально выраженных врожденных и приобретенных психических, морально-нравственных и физических свойств человека.

Личность всегда познается в деятельности человека. Поведение в семье, на отдыхе, отношение к людям, себе, своей работе, мировоззрение в значительной степени определяют и поведение человека за рулем автомобиля.

Наиболее существенными и постоянными чертами личности являются: направленность, способности, характер и темперамент.

Темпераментом называются психологические особенности личности, характеризующиеся особенностями протекания психических процессов в коре головного мозга. Различают четыре темперамента: холерический, сангвинический, флегматический и меланхолический.

Материальной основой темперамента по И.П. Павлову является соотношение *силы, уравновешенности и подвижности* возбудительного и тормозного процессов в нервных клетках коры головного мозга.

Темперамент в значительной степени определяет выносливость и работоспособность водителя, его эмоциональную устойчивость, скорость реакций и скорость переключения внимания, сообразительность в сложной обстановке, которые имеют важное значение для надежности водителя и безопасности дорожного движения.

Соотношение силы, подвижности и уравновешенности при различных темпераментах представлено в табл. 1.

Таблица 1.

Темперамент и характер нервных процессов

Темперамент	Характер нервных процессов		
	Сила	Уравновешенность	Подвижность
Холерик	Сильный	Неуравновешенный	Подвижный
Сангвиник	Сильный	Уравновешенный	Подвижный

Флегматик	Сильный	Уравновешенный	Инертный
Меланхолик	Слабый	Неуравновешенный	Подвижный или инертный

Холерик характеризуется сильной, подвижной, неуравновешенной нервной системой. У него процесс возбуждения преобладает над торможением. Это легко возбуждающийся, горячий человек с сильными, быстро загорающимися чувствами, которые имеют яркое внешнее проявление. Он порывист, вспыльчив, склонен к бурным эмоциям. Человек страстный, отличающийся резкой сменой чувств, которые захватывают его целиком. Он очень активен, меньше других боится опасности, решителен, инициативен, склонен к поспешным и необдуманным действиям.



Для холерика при управлении автомобилем характерна резкость, торопливость, а, следовательно, нередко и преждевременность действий. Ему не хватает выдержки, терпения. Он часто превышает скорость, резко тормозит, идет на рискованные маневры. Повышенная возбудимость холерика за рулем, его нетерпеливость, излишняя эмоциональность приводят к большим энергозатратам, в результате чего он быстро утомляется, снижается его работоспособность и надежность.

При управлении автомобилем необходим самоконтроль, который выражается в волевом подавлении эмоциональных вспышек, поспешных, резких и непродуманных действий. Потенциально – менее опасный водитель. Частота встречаемости – 8-10%, примерно одинаковая во всех возрастных группах.

Сангвиник характеризуется сильной, уравновешенной и подвижной нервной системой. Это живой, активный человек, с быстрой сменой настроения, легко меняющимся эмоциональным состоянием, выражающемся в его речи, мимике, жестах. Он легко справляется с задачами, требующими быстрой сообразительности, легко берется за дело и переключается с одной работы на другую. Быстро принимает решения, легко входит в контакт с людьми, у него преобладает бодрое, хорошее настроение. Сангвиник – наиболее оптимальный тип для работы водителем автомобиля, особенно в условиях городов и на оживленных магистралях.



Флегматик обладает сильной, уравновешенной, но инертной нервной системой. Это человек медлительный, спокойный. Смена эмоциональных пере-



живаний у него происходит медленно, их внешнее проявление очень слабое, его трудно вывести из себя. Мимика и жесты однообразные, речь медленная. Прежде чем что-нибудь сделать, флегматик долго и обстоятельно обдумывает предстоящие действия, а принятые решения выполняет спокойно, неотступно, с трудом переключаясь на другой вид деятельности. Водитель флегматического темперамента хорошо проявляет себя в длительных рейсах, устойчив к монотонным раздражителям, что делает маловероятным его засыпание за рулем. В условиях быстроменяющейся дорожной обстановки он затрудняется в ее своевременной оценке и быстром переключении с одних действий на другие. Однако упорство и трудолюбие флегматика обеспечивают ему с приобретением опыта хорошее прогнозирование развития дорожной обстановки, что в сочетании с отсутствием с его стороны поспешных, рискованных действий позволяет ему достаточно безопасно управлять автомобилем.

Меланхолик – человек со слабой нервной системой, его нервные процессы неуравновешенны, могут быть подвижными и инертными. Чувства и настроения его однообразны, очень устойчивы и не находят внешнего выражения. Мимика и движения медлительны, сдержанны.

Меланхолик отличается нерешительностью, пассивностью, вялостью. Он плохо приспосабливается к новым условиям жизни и работы, часто отступает перед трудностями и даже не пытается их преодолеть. Меланхолик склонен к колебаниям, долго не может принять решение, так как ему очень трудно выбрать какой-либо вариант из ряда возможных. При управлении автомобилем очень дисциплинирован, нетороплив, старательно прогнозирует развитие дорожной обстановки, не способен к рискованным действиям, поэтому в простых дорожных условиях может достаточно надежно управлять автомобилем. Однако при интенсивном дорожном движении, когда часто и неожиданно возникают опасные дорожно-транспортные ситуации, требующие быстрых решений и действий, его надежность резко снижается. В таких случаях у меланхолика нередко появляется растерянность, страх, вплоть до паники, в результате чего он может произвести поспешные, а иногда бессмысленные действия или же вообще прекратить управление автомобилем. Поэтому меланхолик наименее пригоден для водительской деятельности.

Каждый темперамент имеет положительные и отрицательные стороны. Как правило, следует говорить о преобладании того или иного темперамента, поскольку в жизни в чистом виде они встречаются редко. Большую работу в изучении особенностей темперамента человека провел американский психолог Айзенк, анкетные опросники которого достаточ-



но просто и наглядно позволяют определить темперамент человека (см. тест 2).

Характер – это система устойчивых черт личности, которые проявляются в деятельности и общении и обуславливают типичные способы поведения.

Физиологическая основа характера – темперамент. Характер формируется в течение жизни в процессе воспитания и самовоспитания.

В структуре характера исследователи выделяют две группы черт:

– черты, выражающие направленность личности. Это устойчивые потребности, интересы, склонности, цели и идеалы, а также система отношений к окружающей действительности;

– волевые, эмоциональные и интеллектуальные черты характера.

Характер человека многогранен, он представляет собой не простую сумму отдельных психических черт, а совокупность самых различных их сочетаний, причем некоторые из них являются ведущими. Зная ведущие и наиболее устойчивые черты характера водителя, его моральные и нравственные качества можно с большой долей вероятности прогнозировать его действия в различных дорожных ситуациях.

Установлено, что водители, часто попадающие в ДТП и нарушающие Правила дорожного движения, более агрессивны, замкнуты, безразличны к окружающим, склонны к необоснованному риску. Поведение человека, его действия и поступки являются интегральным выражением всех его психофизиологических и личностных качеств.

Водители, работающие без аварий, характеризуются не только высокой дисциплинированностью, но и уравновешенностью, рассудительностью, находчивостью, более широкими интересами, высокими нравственными и моральными качествами.

2. РАБОТОСПОСОБНОСТЬ ВОДИТЕЛЕЙ И ИХ НАДЕЖНОСТЬ

2.1. УТОМЛЕНИЕ И ЕГО ВЛИЯНИЕ НА РАБОТОСПОСОБНОСТЬ ВОДИТЕЛЕЙ

Надежность водителей в значительной степени зависит от их работоспособности. При управлении автомобилем в состоянии сниженной работоспособности водители допускают ошибки, которые приводят к ДТП. Причинами снижения работоспособности водителей чаще всего являются утомление, употребление алкоголя, болезненное состояние, прием некоторых лекарственных препаратов и курение.

Управление автомобилем требует значительной нервной нагрузки и усилий, которые провоцируют утомление различной степени – от легкой усталости до сильного переутомления. Подсчитано, что один час вождения в условиях интенсивного движения приравнивается к шести часам деятельности человека, занятого тяжелым физическим трудом. При вождении в течение часа со скоростью 100 км/ч водитель устает так же, как устают после четырех часов тяжелого умственного труда. Усталость усиливается в результате недостаточного отдыха перед поездкой, плохого освещения дороги ночью, неблагоприятных условий, шума и вибрации в кабине, употребления лекарств и т. д.

Утомление бывает эмоциональное, физическое и умственное. В работе водителя элементы физического труда сочетаются с интенсивной умственной нагрузкой, протекающей на фоне выраженного эмоционального напряжения. Причем эмоциональное утомление доминирует и является основным фактором, определяющим развитие утомления.

Характерным и особенно опасным симптомом утомления является сонливость, иногда приводящая к засыпанию за рулем. Чувствуя сонливость, водитель может бороться со сном, но он должен знать, что засыпание может наступить внезапно. Внезапное засыпание иногда приводит к тому, что сон, который видит водитель, принимается им за реальность. Сонливость водителя может появиться не только при утомлении, но и в монотонной обстановке. Однообразный ландшафт окружающей местности, движение с постоянной скоростью, монотонный шум двигателя вызывают заторможенное состояние, которое иногда называют дорожным гипнозом, ступпором или сонным опьянением.

Для предупреждения такого состояния рекомендуется разговор с пассажирами, негромкое пение, посасывание кислых конфет, жевательной резинки, рекомендуется также проветривать кабину и не допускать повышения температуры, в течение 2-3 мин включать в работу неработающие мышцы, изменять рабочую позу, прослушивать спортивные радиопередачи и легкую, бодрящую музыку. Если указанные рекомендации по борьбе с сонливостью не помогают, то необходимо остановиться и уснуть на короткое время или проделать гимнастические упражнения.

Важно учитывать и уровень работоспособности, который изменяется в течение недели. Стадия вработывания, характеризующаяся нарастающей работоспособностью, приходится на понедельник, стадия высокой работоспособности – на вторник, среду, четверг, а стадия сниженной работоспособности – на пятницу и субботу.

Культура поведения водителя в условиях возможной усталости заключается в выборе такого режима работы, который бы соответствовал индивидуальным особенностям организма. Лучше всего взять за правило: полноценно отдыхать перед поездкой (не менее 8 ч сна), а в ходе поездки – отдыхать 5 мин после 1-го часа езды и по 15 мин – после 2-го и каждого последующего часа.

Лучше позже приехать в место назначения, чем попасть в ДТП из-за утомления или вообще заснуть за рулем и «приехать в мир иной...»

2.2. АЛКОГОЛЬ, НАРКОТИКИ И БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Управление автомобилем в состоянии алкогольного опьянения является наиболее частым и особенно опасным нарушением Правил дорожного движения. Суровая и печальная статистика свидетельствует о том, что по вине пьяных водителей совершаются 20% ДТП, 41% водителей, погибших в автокатастрофах, находились в нетрезвом состоянии. Каждый десятый погибший пешеход – жертва пьяных водителей.

Россия – пьющая страна. В нашей стране официально зарегистрировано 2,2 млн алкоголиков. А сколько не зарегистрировано? По статистике, на каждого россиянина, включая грудных детей, приходится более чем по 1 л водки и по 2 л пива, выпитых в месяц (или по 18 л чистого спирта в год) – это в 2 раза больше чем в цивилизованных странах. Таким образом, по потреблению алкоголя на душу населения Россия занимает одно из ведущих мест в мире, а по бескультурью питания – первое место, и вряд ли кому мы уступим «пальму первенства» в ближайшие годы.

После приема даже небольших доз алкоголя у человека замедляются процессы мышления, в результате чего водителю требуется больше времени для оценки обстановки и принятия решения; нарушается глазомер, снижается способность различать цвета (особенно ухудшается восприятие красного цвета), увеличивается время восстановления зрения после ослепления; нарушается координация движений, их точность, уменьшается мышечная сила; резко увеличивается время реакции.

При алкогольном опьянении возникает «туннельное зрение», при котором зрительное внимание сосредоточено лишь в узком конусе центрального поля зрения и увеличена длительность фиксации взгляда.

Аварийную обстановку чаще всего создают водители в *легкой степени опьянения* (0,5-1,5% алкоголя в крови). В состоянии прекрасного самочувствия и возвышенного настроения человек обычно ощущает

прилив сил, пропадает усталость, движения становятся быстрыми, проявляется готовность принять любые решения, которые на практике бывают ошибочными. Водитель не замечает опасности, превышает скорость, опасно маневрирует.

Средняя степень опьянения (1,5-2,5% алкоголя в крови) характеризуется неправильным восприятием опасности. Замедляется реакция, ухудшается зрение. Недооцениваются скорость движения, дистанция и дорожная обстановка в целом. Водитель, вцепившись в руль, едет в заторможенном или, наоборот, в агрессивном состоянии.

Тяжелая степень опьянения характеризуется наличием 2,5-3% алкоголя в крови.

С точки зрения безопасности дорожного движения даже минимальное превышение физиологического содержания алкоголя в крови недопустимо. За рубежом низший предел допустимого содержания алкоголя в крови водителя принят от 0,1 до 1,2%, в нашей стране допустимый предел – менее 0,3%, что соответствует физиологической норме содержания алкоголя в крови.

Широко распространено ошибочное мнение об отрезвляющем действии нашатырного спирта, крепкого кофе или чая, холодного душа, кратковременного сна. По мнению специалистов никакими отрезвляющими действиями эти методы не обладают. Субъективно человек может почувствовать себя лучше, но объективные нарушения в организме остаются неизменными. Отрезвление наступает только после полного выведения принятого алкоголя из организма, а выводится он медленно.

Таблица 2.

Время выведения алкоголя из организма

Алкогольный напиток, %	Количество, мл	Время полного разложения, ч
Водка, 40	50	1,0 – 1,5
	100	3,0 – 3,5
	250	8,0 – 9,0
	500	15,0 – 18,0
Шампанское	100	1,0
	200	3,0
	400	4,5 – 5,0
Пиво, 6,0	500	0,3 – 0,8
Пиво, 2,8	500	Безопасно

В последнее время опасность на дорогах увеличилась за счет водителей – наркоманов, которых отличает неуверенное движение в потоке машин на дороге, резкое торможение перед светофором, слабая реакция на опасные моменты, постоянно включенный «поворотник» и т.д. Исследования показали, что реакция и координация у водителя, принявшего

го наркотическое средство примерно в 2 раза хуже, чем у принявшего алкоголь. К сожалению, ГИБДД пока не имеет технических средств для проверки водителей-наркоманов.

Не только наркотики, но и психотропные и снотворные медикаменты могут стать причиной дорожно-транспортных происшествий. Особенно этим злоупотребляют женщины, так как они чаще увлекаются лекарствами, не представляя их побочных эффектов.

Ответственный водитель никогда не сядет за руль, если принимает противопоказанные водителям лекарства, в том числе снотворные и болеутоляющие. Будьте осторожны с лекарствами!

3. КУЛЬТУРА ПОВЕДЕНИЯ И ЭТИКЕТ ЗА РУЛЕМ

3.1. ПОНЯТИЯ КУЛЬТУРЫ ПОВЕДЕНИЯ И ЭТИКЕТА

В России более 30 млн автомобилей. На улицы и магистрали ежедневно выезжают около 3-х млн автомобилей. Это наиболее активная, работоспособная и репродуктивная часть населения. К сожалению, дефицит культуры поведения, элементарного взаимоуважения в нашем обществе непосредственно сказывается на поведении российских водителей, некоторые из них, в отличие от западных автовладельцев, проявляют хамство и грубость по отношению к другим участникам дорожного движения.

Достижение порядка и взаимопонимания на дорогах немислимо без взаимной деликатности сторон, без высокой водительской культуры в целом. Поэтому глубокое и тонкое знание норм и правил поведения и этикета за рулем жизненно необходимо современному водителю, считающему себя цивилизованным человеком.

Под *культурой поведения* понимается реальный уровень взаимоотношения и общения людей в обществе с отрицательными и положительными проявлениями и аспектами. Культура поведения напрямую зависит от уровня цивилизации этого общества.

Этика – одна из форм идеологии – учение о морали, ее развитии, принципах и роли в обществе.

Этикет – это образец, идеал того, как принято вести себя человеку в обществе в той или иной ситуации. Этикет включает формы обращений и приветствий, правила учтивости, манеры поведения и форму одежды. Этикет предполагает такие качества, как вежливость, корректность, учтивость, деликатность. Знание правил этикета освобождают человека от необходимости каждый раз размышлять над тем, как себя вести, позволяют сохранять свое достоинство, имидж и уверенное поведение в любой ситуации.

Автоэтикет – совокупность правил цивилизованного поведения водителей на дорогах. Автоэтикет воплощает в себе такие нормы и порядок взаимоотношений на дорогах, какие соответствуют уровню цивилизованного общества. Знание и соблюдение правил автоэтикета значительно упрощает взаимоотношения водителей на дорогах, позволяет избегать конфликтов, недоразумений и в целом облегчает вождение автомобиля.

Мораль и нравственность – совокупность норм, ценностей, идеалов, установок, которые регулируют человеческое поведение и являются важнейшими составными культуры поведения.

Вежливость – соблюдение правил приличия, учтивость. Вежливость включает: доброжелательность, ненавязчивую внимательность к другому, готовность оказать поддержку каждому, кто в этом нуждается, приветливость, деликатность, скромность, тактичность.

Деликатность – вежливость, мягкость в обращении.

Скромность – сдержанность в оценке своих достоинств и заслуг, исключающая хвастливость. Умеренность и простота в поведении.

Такт – чувство меры, позволяющее вести себя прилично.

Совесть – чувство нравственной ответственности за свое поведение перед окружающими людьми, обществом. Совесть и скромность – родные сестры.

Благородство – это способность человека сострадать, сочувствовать, сопереживать, содействовать. Благородство – признак духовной зрелости личности.

Галантность – способность вести себя предупредительно, угадывать желания и намерения окружающих и с пониманием их поддерживать.

Воспитанность – это уважение к человеческой личности, мягкость, вежливость, уступчивость. Воспитанные люди никогда не оскорбляют лужью, не рисуются, держат себя одинаково скромно и дома, и на людях.

3.2. АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЭТИКЕТ

Известные сатирики заметили «Автомобиль – не роскошь, а средство передвижения». Значит и в нем, как и на дороге, есть свои правила. Например, правило, при котором мужчина открывает даме дверцу автомобиля и помогает ей сесть на сиденье прежде, чем сесть самому за руль, соблюдается поныне. Переднее сиденье дама может выбрать, если ее подвозит хороший знакомый или друг. Окончательное решение о распределении мест в автомобиле остается за гостями, хозяева только предлагают их в соответствии с правилами этикета. Чтобы закурить в автомобиле, открыть окно, включить радио, необходимо спросить разрешения у попутчиков. Пассажирам следует заранее осведомиться, не будут ли разговоры отвлекать водителя от дороги? Пассажиру такси желательно не давать советы водителю относительно увеличения скорости. Если он очень спешит, то об этом нужно сказать в начале поездки. Если же, напротив, пассажира не устраивает слишком большая скорость, с которой движется автомобиль, допускается попросить водителя снизить ее.

В международной протокольной практике места в автомобилях делятся на почетные и менее почетные. В салоне автомобиля наиболее почетным местом считается место на заднем сиденье справа по ходу движения автомобиля. Второе место по степени почетности находится за водителем. Третье – между ними, посередине заднего сиденья. Наименее почетным местом считается переднее, рядом с водителем; его, как правило, в служебных машинах занимают охранники, а в собственных – на это место предпочитают садиться жены, взрослые дети и приятели водителя. Гостям обычно предлагают места на выбор: они садятся так, как им удобно.

Машина подается таким образом, чтобы правая дверца была обра-

щена к тротуару. Первым садится и выходит пассажир, занимающий наиболее почетное место. Если условия не позволяют подать машину правой дверцей к тротуару, то пассажир, занимающий наиболее почетное место, садится так же, как и все остальные, через левую дверцу.

Если вы едете в такси с женщиной, то мужчине не следует садиться рядом с водителем, поскольку это будет выглядеть невежливо по отношению к спутнице. Женщина, первой сядя в такси, занимает место позади водителя. Ни в коем случае нельзя курить в присутствии женщины. Это крайне невежливо. Не рекомендуется громко разговаривать в машине, тем более с водителем. Это может отвлечь его от дороги, что чревато дорожными происшествиями. Из автомашины первым выходит мужчина, а затем он помогает выйти женщине.

Женщине нужно научиться красиво садиться в машину и красиво выходить из нее. При посадке она сначала садится на сиденье боком, затем подтягивает ноги в машину. Мужчина же сначала ставит на пол машины левую ногу, затем переносит тело в салон. При выходе из машины женщина поворачивается на сиденье, опускает ноги на землю и при поддержке мужчины выходит. При этом даме следует взглянуть мужчине в лицо, улыбнуться и поблагодарить.

К месту высадки машина подъезжает правой стороной, чтобы пассажиры смогли выйти через правые двери. Первым выходит пассажир, занимающий самое почетное место.

Нетактично критиковать шофера, подсказывать как ему ехать, делать ему замечания, вскрикивать при резком торможении и всячески отвлекать от дороги.

2.2. ВНЕШНИЙ ВИД И ТЕХНИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ АВТОМОБИЛЯ

Автомашина, какой бы марки и какого бы возраста она ни была, приобретает у своего заботливого хозяина по возможности безупречный вид. Автомобили «похожи» на своих хозяев. Следует отметить, что внешний вид автомобиля часто зависит от слякотной погоды и загрязненности дороги, а уж чистота и порядок в салоне зависят только от аккуратности и трудолюбия самого владельца. Проводя в прокуренной и запыленной машине немало времени, такой хозяин заставляет дышать всем этим и близким ему людям. Внешний вид автомобиля – это «лицо» хозяина.

Не ездите на неисправной машине. Не откладывайте ремонт на последующее время. Нет ничего более постоянного, чем временное. Мелкие поломки накапливаются и приводят к крупным ремонтам. Лучше предупредить возможные неисправности путем периодической диагностики, на которую не нужно жалеть времени и денег. В первую очередь целесообразно проверять тормозную и рулевую системы.

Не рекомендуется загромождать лобовое и заднее стекла наклейка-

ми, игрушками и т.д. Из-за них вы можете попасть в неприятность, В машине не должно быть ничего лишнего. Ухоженный внешне и изнутри, укомплектованный и исправный автомобиль вызывает только уважение к его владельцу.

Одежда водителя должна быть чистой и удобной. Длинные шубы, пальто и плащи не годятся для езды за рулем, так как не только могут быть защемлены между грязным порогом и нижним кантом двери, но и помешать работе. Водителям-женщинам желательно иметь в машине сменную обувь с толстым и невысоким каблучком. Это необходимо для удобства управления автомобилем.

3.4. КУЛЬТУРА АВТОВОЖДЕНИЯ

Культура выезда

Первая опасность, которая подстерегает малоопытного водителя – это выезд на улицу и дорогу. Вначале убедитесь, что перед поездкой вы находитесь в состоянии душевного равновесия. Воспринимайте все окружающее легко и радостно, и тогда вы сами получите большое удовольствие от езды и другим не доставите затруднений.

Правила хорошего тона при выезде на улицу или дорогу требуют:

- оценить обстановку слева и справа;
- заблаговременно подать сигнал поворота, чтобы предупредить других водителей о вашем намерении выехать на дорогу;
- дождаться безопасного интервала в транспортном потоке и медленно въезжать на дорогу, не создавая помех для движущегося транспорта;
- выехать на дорогу и быстро набрать среднюю скорость транспортного потока, при этом не забыть выключить сигнал поворота.

Главное правило этикета в данном случае – не помешать движению транспортного потока и не создать аварийной ситуации.

В любом случае, выезжая на улицу или дорогу, надо быть предельно осторожным, внимательно контролировать дорожную обстановку впереди, по бокам и сзади своей машины.

Культура движения в транспортном потоке

В плотном транспортном потоке особенно четко проявляется уровень воспитанности и культуры водителей. На дороге человек управляет автомобилем так же, как ведет себя в жизни. Более того, многие черты характера за рулем проявляются острее, чем в обычной жизни. Правила этикета, принятые в цивилизованных странах, обязывают вести себя на дороге спокойно, уравновешенно, то есть так, чтобы не ущемлять интересы других водителей.

Поведение человека за рулем должно быть всем понятно, выразительно и предсказуемо. Нужно приучить себя всегда, даже на дороге, где

мало машин, включать указатели поворотов. Нарушение этого правила возмущает дисциплинированных водителей, и наоборот, четкое обозначение любого маневра воспринимается положительно и дисциплинирует нерадивых автолюбителей.

Ответственный водитель предельно внимателен. Он не отвлекается от дороги. Следит за скоростью и маневрами других водителей, выделяет из них представляющих опасность: по резкому изменению скорости и рядности, по пренебрежению указателями поворота, по невнимательности к другим участникам дорожного движения.

Внимательный шофер придерживается общей скорости потока.

С помощью зеркал он постоянно контролирует обстановку вокруг машины. К сожалению, никакие зеркала не позволяют полностью просматривать «слепые зоны». Поэтому в российских условиях при маневрировании приходится и даже рекомендуется поворачивать голову, чтобы обнаружить оказавшийся в «слепой зоне» автомобиль.

Добросовестный автовладелец соблюдает рядность, не перескакивает без причины из ряда в ряд. А если перестраивается, то делает это плавно, заранее включая сигналы поворота.

Корректный человек за рулем не блокирует крайние положения, не въезжает на перекресток, уже заблокированный другими водителями.

Культурный водитель не совершает обгоны с выездом на встречную полосу, не ездит по тротуарам и газонам. Резко не тормозит.

Уравновешенный автолюбитель пропускает всех нарушителей скоростного режима.

Воспитанный и ответственный водитель никогда не будет ехать с большой скоростью по улице густонаселенного района, где в любой момент может возникнуть опасность наезда на человека.

Держитесь подальше от автомобилей с военными (черными) номерными знаками, которыми управляют, как правило, малоопытные в вождении солдаты, они практически не несут никакой ответственности за совершаемые ими аварии. Опасность представляют «Газели», водители которых не всегда имеют опыт управления грузовиками.

В спорных случаях правила хорошего тона рекомендуют руководствоваться именно здравым смыслом. При разъездах на равносторонних перекрестках западные водители смотрят в лицо друг другу. Визуальный контакт, знаки ладонью у лобового стекла и доброжелательная улыбка помогают взаимопониманию.

В условиях недостаточной видимости предусмотрительный водитель включает ближний свет, а не подфарники – машина будет более заметна и безопасна.

Если вы в чем-то допустили явную ошибку – не бойтесь показаться смешным. Если нужно – снизьте скорость, включите «мигалку» или совсем остановитесь. Лучше потерять время, чем попасть в аварию.

Галантные мужчины во всех случаях ведут себя корректно и предупредительно, угадывают намерения других водителей, особенно *женщин*, и с пониманием их поддерживают.

Есть несколько причин особого отношения к *женщине за рулем*.

Во-первых, менталитет общества. У нас негативно воспринимают женщину, которая не отвечает представлениям, глубоко сидящим в нашем российском подсознании. В понимании многих, стандартная роль для женщины – у колыбели, плиты, но не за рулем.

Во-вторых, психика мужчины устроена так, что он заранее просчитывает ситуацию и представляет себе, например, расположение машин после того, как он перестроится в движущемся потоке. А у женщины восприятие поэтапное, то есть она «сканирует» только текущую ситуацию, поэтому все делает медленнее. И это раздражает водителей-мужчин.

В-третьих, перенаселенность мегаполисов, каким является г. Новосибирск, заставляет воспринимать другого человека не как человека (и тем более не как женщину!), а как помеху.

Следует отметить что, именно женщины подают пример высококультурного вождения. Статистика ГИБДД свидетельствует, что лишь 20% аварий на дорогах происходит от невнимательности и непрофессионализма, остальные же 80% – от недисциплинированности. А по единодушному мнению психологов, женщина намного дисциплинированней мужчины. Единственное преимущество мужчины-водителя перед женщиной-водителем: в критических ситуациях мужчина, как правило, сохраняет хладнокровие, а женщина – нет. Но у женщины меньше вероятности попасть в критическую ситуацию.

В любом случае стоит поразмышлять над **кодексом поведения**, который соответствует формуле:

$$D \times U + ЗПДД = КП$$

где *D* – доброжелательность;

U – уважение к другим участникам дорожного движения;

ЗПДД – знание Правил дорожного движения;

КП – культура поведения.

На дороге берегите свою и чужие жизни. Соблюдайте правила и законы дороги, будьте честны к себе и к другим участникам дорожного движения. Такая позиция по отношению к себе и другим даст вам душевное равновесие – основу психического и физического здоровья.

3.5. КУЛЬТУРА СКОРОСТИ

Скорость передвижения человека благодаря техническому прогрессу непрерывно растет, являясь одной из наиболее частых причин ДТП.

Многие думают, что водитель, который превышает скорость и при малейшей возможности совершает обгон, получает большой выигрыш во времени и является водителем высокого класса. Однако проведенными

исследованиями установлено, что если скорость транспортного потока составляет 60 км/ч, а водитель увеличивает скорость движения на отдельных участках до 100 км/ч, то на каждые 10 км он выигрывает во времени в лучшем случае не более трех минут. Кроме того, при неравномерном движении значительно увеличивается расход топлива.

При скорости свыше 100 км/ч возрастает объем невоспринятой и переработанной информации. Остаются незамеченными многие указатели, знаки, выбоины на дороге, сужения дороги и т.д.

Тормозной путь и сила удара автомобиля напрямую зависят от превышения скорости (табл. 3).

Таблица 3.

Зависимость тормозного пути и силы удара автомобиля от скорости

Скорость км/ч	Тормозной путь м/с	Сила удара кг/м за 0,1 с
60	16,66	1450
80	22,22	2420
100	27,77	3920
120	35,55	5780
140	45,00	7605
150	60,00	8820

Таким образом, после скорости 100 км/ч тормозной путь и сила удара непропорционально увеличиваются. При столкновении встречных машин эти показатели удваиваются.

С увеличением скорости затрудняется пространственное восприятие, так как сужается поле зрения. При скорости 50 км/ч поле зрения сужается до 105°; при 150 км/ч – до 7°. Сужение поля зрения ограничивает возможность водителя своевременно увидеть пешеходов и другие объекты на дороге, что увеличивает опасность наездов и столкновений.

Большая скорость иногда вызывает состояние, которое называют «опьянением скоростью». Возникает чувство азарта, эмоционального возбуждения, приятные переживания. При этом водитель не критически относится к своему состоянию, переоценивает свои возможности, недооценивает сложности дорожной обстановки, в результате чего идет на рискованные маневры и действия, что может привести к нежелательным последствиям.

В транспортном потоке опасна и езда на низких скоростях.

Следует отметить, что во многих странах самые крупные штрафы выписываются за четыре наиболее серьезных нарушения: управление автомобилем в нетрезвом виде, превышение скорости, проезд на знак «Проезд без остановки запрещен» и обгон в запрещенном месте.

В Швейцарии превышение скорости в городе на 11 км/час наказывается штрафом 150 долларов.

В Бельгии за превышение скорости на 24 км/ч штрафуют сразу на 320 долларов, а за отказ платить – машину отправляют на штрафстоянку. Не сможете выкупить свое авто в течение 94-х часов – автомобиль будет продан.

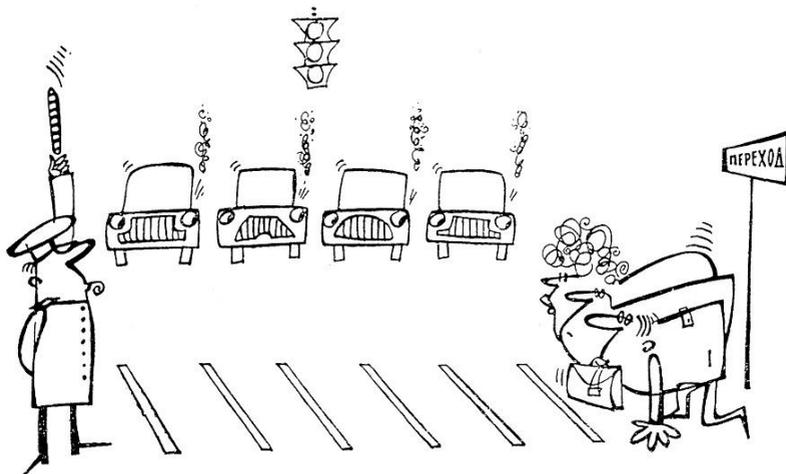
В Англии превышение скорости более, чем на 40 км/ч наказывается штрафом 70 долларов, свыше 40 км/ч – привлекают к суду и штрафу до 1700 долларов.

Во Франции по новому закону водитель, повторно превысивший скорость более чем на 50 км/ч, рискует на 3 месяца оказаться за решеткой и заплатить штраф в 25 тыс. франков.

В России за превышение скорости на 20-40 км/ч установлен штраф в размере одного минимального оклада.

ПДД категорически запрещен выезд на встречную полосу, это создает крайне опасную ситуацию на дорогах.

Тем, кто едет быстрее вас, уступайте крайний левый ряд. Так делают все цивилизованные водители в мире.



3.6. КУЛЬТУРА ПОВЕДЕНИЯ В АВАРИИ

В жизни не так часто встречаются водители со стажем, которые никогда не попадали в аварию. По вине водителей в нашей стране совершается 75% аварий. В последнее время к обычным, хорошо известным и описанным в специальной литературе, причинам аварий (недисциплинированность, нарушения ПДД, пьянство, превышение скорости, стресс, бравада) добавилось отвлечение внимания во время управления автомобилем на разговоры по мобильному телефону (каждый пятый), настройку магнитолы и громкую музыку (каждый второй), а также на прием пищи и

даже чтение за рулем (каждый третий).

Тишина или тихая музыка, спокойствие и энергетический уют в салоне машины создают водителю обстановку душевного равновесия, которая уменьшает риск попадания в аварию.

В любом случае, здравомыслящие водители воспринимают дорожно-транспортное происшествие (ДТП) как житейскую неприятность и не усложняют последствия аварии неправильным поведением.

После аварии постарайтесь справиться с волнением, это позволит вам дать правильную оценку происшедшего. Не вступайте в конфликт со вторым участником аварии, даже если он явно виноват. Будьте осторожны в выражениях, невозмутимы и сдержанны. Не спешите сразу разойтись со вторым участником аварии, не оформив ее в ГИБДД. Потом ничего не докажете. До приезда ГИБДД запишите фамилии и телефоны очевидцев происшествия и укажите их в извещении о ДТП, примите меры по оформлению документов в соответствии с Правилами обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Если виноваты вы – сразу признайте свою вину.

Помните, что джентльменские соглашения невозможны с непорочными людьми.

В любом случае соблюдайте правила хорошего тона: сохраняйте собственное достоинство, благородство, вежливость и ни на кого не обижайтесь. Обиды портят нервы и сокращают жизнь.



3.7. КУЛЬТУРА ОБЩЕНИЯ С ГИБДД

Нигде в мире нет такого количества постов и сотрудников дорожно-патрульной службы как в России. В то же время единицы стран могут похвастаться таким неорганизованным и нецивилизованным движением на улицах и дорогах.

Создается впечатление, что в России идет многолетняя, скрытая, непримиримая морально-психологическая война между тридцатимиллионной армией водителей и многотысячным корпусом сотрудников ГИБДД. Как же все-таки лучше вести себя при встречах с сотрудниками ГИБДД на дорогах?

Правила хорошего тона и этикет рекомендуют: Культурно. Вежливо. Спокойно. Солидно. С достоинством. На равных. Без эмоций. С обезоруживающей улыбкой. Перед постом ГИБДД лучше не нервничать, не прибавлять скорость и без необходимости не тормозить. Старайтесь смотреть не на инспектора, а вперед на дорогу со спокойно-безразличным выражением лица. Инспектора чаще останавливают тех, кто явно волнуется при виде формы сотрудника ГИБДД.

Если дорожная ситуация сложилась таким образом, что вы вынуждены были нарушить Правила дорожного движения, то честно и откровенно скажите об этом инспектору. Извинитесь за свой поступок, в 85% случаев вы будете прощены. Как говорят французы: «Понять – значит простить». Вежливо поблагодарите инспектора за понимание и прощение.

Если же, наоборот, вы Правил дорожного движения не нарушали, а сотрудник ГИБДД обвиняет вас в этом, посмотрите внимательно имеет ли он специальный нагрудный знак, представился ли он вам, приложив руку к головному убору, назвал ли четко свою фамилию, звание, должность, причину остановки и суть предполагаемого нарушения, как этого требует приказ министра внутренних дел № 329?

В случае конфликта спокойно, не спеша запишите в записную книжку номер нагрудного знака, спишите с удостоверения инспектора ФИО, звание, должность и подразделение ГИБДД, в котором он служит. При этом также спокойно, в тактичной форме предупредите инспектора о том, что его незаконные действия будут обжалованы в вышестоящих инстанциях.



В любом случае, при встрече с инспектором не нужно его бояться – он может оказаться приятным в общении человеком. Не следует перед ним унижаться, заискивать – многие инспектора этого не любят. *Тяжелый труд дорожных автоинспекторов нужно просто уважать.* При этом учитывать, что наиболее опытные из них – хорошие психологи и могут сразу определить, что из себя представляет тот или иной водитель. Отношение к человеку за рулем часто зависит от его имиджа и манеры поведения.

Зная все это, самодостаточные, уверенные в себе, подготовленные в правовом и культурном отношении водители чаще других избегают наказания, и встречи с ГИБДД не доставляют им, как правило, особых хлопот.

3.8. КУЛЬТУРА ПОВЕДЕНИЯ ПРИ БОЛЬШОМ СКОПЛЕНИИ ТРАНСПОРТА

Темпы автомобилизации значительно обгоняют темпы дорожного строительства. Резко увеличилась нагрузка на автомобильные дороги, в результате чего создаются серьезные транспортные проблемы, связанные с заторами на дорогах.

Как бороться с заторами? Важно оставаться оптимистом и понимать, что заторы имеют только одно достоинство – они учат подавлять бесильную злость, приучают не нервничать и заставляют думать, что большинство неотложных дел можно бы было отложить, а маршрут поездки вовремя изменить. Нужно приучить себя не нервничать, не переживать, думать о делах, читать. В машине для этого нужно держать книгу, журнал, газету, а также запас непортящихся продуктов и минеральную воду.

В идеале, чтобы не страдать от заторов, хорошо бы лучше планировать время поездок, а также знать несколько альтернативных вариантов

проезда к нужным вам объектам поездки. Переулки, параллельные улицы могут быть свободными при заторах на основных магистралях.

В целом, к заторам нужно относиться спокойно, уравновешенно, как к явлению теперь обычному и долговременному, как к необходимому атрибуту цивилизованного мира.

В заключение хочется обратиться к молодежи словами знаменитого русского педагога В.А. Сухомлинского:

«Вы живете среди людей. Каждый ваш поступок, каждое ваше желание отражается на людях. Знайте, что существует граница между тем, что вам хочется, и тем, что можно... Проверяйте свои поступки сознанием: не причиняете ли вы зла, неприятностей, неудобств людям своими поступками. Делайте так, чтобы людям, которые окружают вас, было хорошо».

ТЕСТ 1. КОРРЕКТУРНАЯ ПРОБА

Тест служит для оценки переключаемости внимания и работоспособности в баллах по девятибалльной системе.

Просматривая корректурную таблицу А.Г. Иванова-Смоленского, испытуемый в течение достаточно длительного времени (обычно не менее 8 мин) отмечает одним способом (зачеркивает) какую-то одну букву (например, «О»), а другим способом (подчеркивает) другую букву (например, «К»). Через 4 минуты способы работы меняются местами: буква «О» подчеркивается, а буква «К» зачеркивается.

Для оценки переключаемости внимания, работоспособности:

а) подсчитаем общее число просмотренных букв. Допустим, обследуемый просмотрел 1475 знаков;

б) сосчитаем число ошибок (пропущенных, или неправильно вычеркнутых букв). Каждая такая ошибка составляет 20 очков. Каждая пропущенная строка – 60 очков. Допустим, если сделано 20 ошибок, то $20 \times 20 = 400$;

в) определим число правильно отмеченных букв. Для этого из 1475 (общее число просмотренных знаков) вычитаем 400 (20 ошибок, каждая составляет 20 очков: $20 \times 20 = 400$);

г) теперь переведем в баллы производительности (табл. 4).

Таблица 4.

Производительность	Количество правильно отмеченных букв	Баллы
Низкая	1000-1200	1
	1201-1350	3
Удовлетворительная	1351-1500	4
	1501-1700	5
	1701-1850	6
	1851-2000	7
Высокая	2001-2050	8
	Более 2150	9

КОРРЕКТУРНАЯ ТАБЛИЦА ИВАНОВА-СМОЛЕНСКОГО

СХАВСХЕВИХНАИСНХВХВКСНАИСВХВХЕНАНСНЕВХАК
ВНХИВСНАВСАВСНАЕКЕАХВКЕСВСНАИСАИСНАЕХНВК
НХИСХВХЕКВХИВХЕИСНЕИНАИЕНКХККХЕКВКИСВХИ
ХАКХНСКАИСВЕКВХНАНСНХЕКХИСНАКСКВХКВНАВСН
НСНАИХАЕХКИСНАИКХЕХЕИСНАХКЕКХВНСНАИХВИКХ
СНАИСВНКХВАИСНАХЕКЕХСНАКСВЕЕВЕАИСНАСНКИВ
КХКЕКНВИСНКХВЕХСНАИСКЕСИКНАЕСНКХКВИХКАКС
АИСНАЕХКВЕНВХКЕАИСНКАИКНВЕВНКВХАВЕИВИСНА
КАХВЕНВНАХИЕНАИКВИЕАКЕИВАКСВЕИКСИАВАХЕСВ
НКЕСНКСВХИЕСВХКНКВСКВЕВКНИЕСАЕИЕХЕВНАИЕН
КЕИВКАИСНАСНАИСХЛКВННАКСХАИЕНАСНАИСВКХЕВ
ЕВХКХСНЕИСНАИСНКВКХВЕКЕКВНАИСНАИСНКЕКВХ
АВСНАХКАСЕСНАИСЕСХКВАИСНАСАВКХСНЕИСХИХЕК
ВИКВЕНАИЕНЕКХАВКХНВИХКХЕХНВИСНВСАЕХИСНАИ
НКЕХВИВНАЕИСНВИАЕВАЕНХВХВИСНАЕИЕКАИВЕКЕХ
КЕИСНЕСАЕИХВКЕВЕИСНАЕАИСНКВЕХИКХНКЕАИСНА
САКАЕХХЕВСКХЕКХНАИСНКВЕВЕСНАИСЕКХЕКНАИСН
ИСНЕИСНВИЕХКВХЕИВНАКИСХАИЕВКЕКВИЕХЕИСНАИ.
ВХВКСИСНАИАИЕНАКСХКИВХНИКИСНАИВЕСНАКНЕХС
СНАИКВЕХКВКЕСВКСНХИАСНАКСХКХВХЕАЕСКСЕАИК
ИСНАЕХКЕХКЕИХНВХАКЕИСНАИКХВСХНВИЕХАЕСВЕ
СНАНСАКВСНХАЕСХАДСНАЕНКИСХКЕХВХБЕКНЕИЕНА
ЕКХЕКНАИВКВКХЕХНСНАМХКАХЕНАИЕНИКВКСНСНАИ
ЕХВКВИЕХАНЕХЕКВСНЕИСНВНЕВИСНАЕАХНХКСНАХС
ИСНАИЕИЕНЕБИСНАНВЕВХСИСВАИЕВХЕИХСКЕИЕХКИЕ
КЕВХВАЕСНАСНКИСХЕАЕХКВЕХЕАИСНАСВАИСЕВЕКЕ
ХВЕКХСИКИСЕХАЕКСНАИИЕХСЕХСНАИСВНЕКХСНАИС
АВЕНАХИАКХВЕИВЕАИКВАВИХНАХКСВХЕХИВХАЙСКА
ВНСИЕАХСНАНАЕСНВКСНХАЕВИКАИКИКНАВСНЕКВХК
СНАЕСВКХЕКСНАКСХВХКВСНХКСВЕХКАСНАИСКСХКЕ
НАНСНХАВКЕКВХЕИИСНАИНХАСНЕХКСХЕВКХЕИХНАИ
КЕВХСНВИХНКВХЕКНСИЕНХАИВЕНАИХНХКВХЕЃАНСН
ВКЕВХАИСХАХКВНВАИЕНСХВКХЕАИСНАВХСВКАХСНА
КИСНКЕКНСВАИСВАЕХСХВАИСНАЕКХЕКАИВНАВЕКВЕ

ТЕСТ 2. ИССЛЕДОВАНИЕ ТИПОВ ТЕМПЕРАМЕНТА

Типы темперамента диагностируются по К. Айзенку, исходя из двух основных шкал: шкалы экстраверсии – интроверсии и шкалы нейротизма.

Экстраверт, по Айзенку, общителен, жаждет новых впечатлений. Он имеет много друзей, склонен к рискованным поступкам, действует под влиянием момента, импульсивен, любит шутки, «не лезет за словом в карман». Экстраверт беззаботен, добродушен, весел, оптимистичен, любит смеяться, предпочитает движение и действие, имеет тенденцию к вспыльчивости.

Интроверт – спокоен, застенчив, склонен к самоанализу, предпочитает общению с людьми книги, сдержан и отдален от всех, кроме близких людей, планирует и обдумывает свои действия заранее, не доверяет внезапным побуждениям. Обладая пессимистичностью, высоко ценит нравственные нормы.

Нейротизм, по Айзенку, характеризует эмоциональную устойчивость или неустойчивость. На полюсе эмоциональной стабильности находится тип личности, характеризующийся чрезвычайной устойчивостью, зрелостью, отличной адаптацией, а на другом полюсе – чрезвычайно нервный, неустойчивый, плохо адаптируемый тип.

В опросник Айзенка с целью коррекции результатов обследования введена еще одна графа – социальной желательности, выявляющая тенденцию реагировать на вопросы так, чтобы получить желаемые для обследуемого результаты. По-другому эту шкалу называют «шкалой лжи».

Опросник состоит из 60 вопросов, из которых 24 оцениваются по шкале экстраверсии-интроверсии, 24 – по шкале нейротизма и 12 – по шкале лжи.

Инструкция по проверке темперамента по Айзенку следующая: «Вам предлагается ряд вопросов об особенностях вашего поведения. Если вы отвечаете на вопрос положительно («согласен»), то поставьте напротив номера вопроса знак «+», если отрицательно («не согласен»), то знак «-».

Отвечайте на вопросы быстро, не раздумывая, так как важна ваша первая реакция».

Вопросы:

1. Любите ли вы суету и шум вокруг себя?
2. Часто ли вы нуждаетесь в друзьях, которые могли бы вас поддержать?
3. Вы всегда находите ответ, когда вас о чем-нибудь спросят?
4. Бывает так, что вы раздражены чем-нибудь?
5. Часто ли у вас меняется настроение?
6. Верно ли, что вам легче и приятнее с книгами, чем с людьми?
7. Часто ли вам мешают уснуть разные мысли?
8. Вы всегда делаете так, как вам говорят?

9. Любите ли вы подшучивать над кем-либо?
10. Вы когда-нибудь чувствовали себя несчастным, хотя для этого не было настоящей причины?
11. Можете ли вы сказать о себе, что вы веселый, оживленный человек?
12. Вы когда-нибудь нарушали правила поведения в школе, институте, на работе?
13. Верно ли, что вы часто бываете раздражены чем-нибудь?
14. Нравится ли вам все делать в быстром темпе?
15. Вы переживаете из-за всяких страшных событий, которые чуть было не произошли, хотя все кончилось хорошо?
16. Вам можно доверить любую тайну?
17. Можете ли вы без особого труда внести оживление в скучную компанию?
18. Бывает так, что у вас без всякой причины сильно бьется сердце?
19. Делаете ли вы обычно первый шаг для того, чтобы познакомиться с кем-нибудь?
20. Вы когда-либо говорили неправду?
21. Вы расстраиваетесь, когда критикуют вас и вашу работу?
22. Вы часто шутите и рассказываете смешные истории своим друзьям?
23. Вы часто чувствуете себя усталым?
24. Верно ли, что вы никогда не опаздывали на работу?
25. Вы обычно веселы и всем довольны?
26. Обидчивы ли вы?
27. Вы очень любите общаться с друзьями?
28. Всегда ли вы выполняете просьбы родных о помощи по хозяйству?
29. У вас бывают головокружения?
30. Бывает ли, что ваши действия и поступки ставят других людей в неловкое положение?
31. Вы часто чувствуете, что вам все надоело?
32. Любите ли вы хвастаться?
33. Вы часто сидите и молчите, когда попадаете в общество незнакомых людей?
34. Волнуетесь ли вы иногда так, что не можете усидеть на месте?
35. Вы обычно быстро принимаете решения?
36. Правда ли, что вы никогда не нарушали трудовой дисциплины?
37. Вам часто снятся страшные сны?
38. Можете ли вы дать волю своим чувствам и повеселиться в обществе друзей?
39. Вас легко огорчить?
40. Случалось ли вам плохо говорить о ком-нибудь?
41. Верно ли, что вы обычно говорите и действуете быстро, не задерживаясь особенно для обдумывания?

42. Если вы оказываетесь в глупом положении, долго ли потом переживаете?
43. Вам очень нравятся веселые игры?
44. Вы всегда едите то, что вам подают?
45. Вам трудно ответить «нет», когда вас о чем-нибудь просят?
46. Вы любите часто ходить в гости?
47. Бывают ли такие моменты, когда вам не хочется жить?
48. Были ли вы когда-нибудь грубы с родителями?
49. Считают ли вас веселым и живым человеком?
50. Вы часто отвлекаетесь, когда выполняете скучную, однообразную работу?
51. Вы чаще сидите и смотрите, чем принимаете активное участие?
52. Вам часто бывает трудно из-за разных мыслей?
53. Бываете ли вы совершенно уверены, что сможете справиться с делом, которое должны выполнить?
54. Бывает ли, что вы чувствуете себя одиноким?
55. Вы стесняетесь заговорить с незнакомыми людьми?
56. Вы часто спохватываетесь, когда поздно что-либо исправить?
57. Когда кто-нибудь кричит на вас, вы тоже кричите в ответ?
58. Бывает ли, что вы иногда чувствуете себя веселым или печальным без всякой причины?
59. Считаете ли вы, что трудно получить настоящее удовольствие от оживленной компании?
60. Вам часто приходится волноваться из-за того, что вы сделали что-нибудь, не подумав?

Обработка результатов:

1. Экстраверсия – интроверсия определяется по сумме положительных ответов на вопросы: 1, 3, 9, 11, 14, 17, 19, 22, 25, 27, 30, 35, 38, 41, 43, 46, 49, 53, 57 и отрицательных ответов на вопросы: 6, 33, 51, 55, 59.
2. Эмоциональная стабильность (нейротизм) определяется суммой положительных ответов на вопросы: 2, 5, 7, 10, 13, 15, 18, 21, 23, 26, 29, 31, 34, 37, 39, 42, 45, 47, 50, 52, 54, 56, 58, 60.
3. Шкала социальной желательности («шкала лжи») определяется по числу совпадений знаков при ответе на вопросы со знаком «+»: 8, 16, 24, 28, 36, 44 и со знаком «-»: 4, 12, 20, 32, 40, 48.

Оценка результатов:

Экстраверсия-интроверсия определяется по табл.1.1.

Интроверсия		Экстраверсия	
значительная	умеренная	умеренная	значительная
0-7	8-11	12-18	19-24

Нейротизм определяется по табл. 1.2.

Эмоциональная стабильность		Эмоциональная нестабильность	
высокая	средняя	высокая	средняя
0-10	11-14	15-18	19-24

По шкале социальной желательности («шкале лжи») показатель в 4-5 баллов рассматривается как критический, что свидетельствует о тенденции обследуемого ориентироваться на хорошее впечатление о себе. Это распространяется и на другие шкалы. «Шкала лжи» является своеобразным индикатором демонстративности в поведении обследуемого.

Используя данную методику, можно определить тип темперамента. Для этого используют схему определения типов темперамента: по шкале абсцисс строится шкала экстраверсии-интроверсии, по оси ординат – шкала нейротизма. Если точка пересечения результатов по двум основным шкалам находится в верхнем правом квадрате, то это холерик, в нижнем правом – сангвиник, в нижнем левом – флегматик и в верхнем левом – меланхолик.

ТЕСТ 3. «КАКОЙ ВЫ ВОДИТЕЛЬ?»

1. Проверяете ли вы периодически свое зрение у окулиста:
 - а) один раз в год;
 - б) два раза в год;
 - в) только когда чувствуете, что стали видеть хуже.
2. Употребляете ли столько спиртного, что утром чувствуете себя не в форме:
 - а) да;
 - б) нет;
 - в) иногда случается.
3. Принимаете ли вы лекарства перед тем, как сесть за руль:
 - а) нет;
 - б) если садитесь за руль ежедневно, то принимаете лекарства раз в неделю;
 - в) если это нужно, то принимаете почти всегда.
4. Когда вы очень нервничаете или крайне раздражены, то садитесь за руль:
 - а) да;
 - б) откладываете поездку;
 - в) сначала стараетесь успокоиться, а уже потом едете.
5. Перед поездкой вы каждый раз проверяете:

А – наличие пятен под машиной:

 - а) да;
 - б) нет;
 - в) когда есть время.

Б – как накачены колеса:

- а) иногда перед дальней дорогой;
- б) да, вы не любите неожиданностей в дороге;
- в) если какое-то колесо спустит, то вы заметите это, не проверяя.

В – уровень масла:

- а) да;
- б) нет;
- в) время от времени.

Г – наличие бензина в баке:

- а) вы делаете это сами;
- б) вы полагаетесь на показания прибора.

Д – наличие воды в радиаторе:

- а) зимой это необходимо, в другое время года это просто потеря времени;
- б) да;
- в) нет.

Е – расположение зеркала заднего видения:

- а) если еду по городу, то обязательно;
- б) да;
- в) нет, если возникает аварийная ситуация, вряд ли это поможет.

6. При включении двигателя вы проверяете показания КИП:

- а) если заняты чем-то важным, то можете и не посмотреть;
- б) непременно;
- в) нет.

7. Строго ли вы соблюдаете правила дорожного движения:

- а) всегда;
- б) только когда поблизости пост ГАИ;
- в) нет.

8. Есть ли у вас привычка курить за рулем:

- а) не можете отказаться от этого;
- б) нет;
- в) время от времени.

9. В пути вы почувствовали усталость. Что вы предпримете:

- а) остановитесь, чтобы размяться, закурить;
- б) продолжите поездку, несмотря на усталость.

10. Перед вашей машиной идет другая, которая движется медленнее вашей, как вы на это отреагируете:

- а) обгоняете ее только в том месте, где это разрешено;
- б) вы рискнете и сразу же, не задумываясь, пойдете на обгон;
- в) если она вас очень раздражает, то обгоните, не смотря на

то, разрешено это правилами или нет.

11. Умеете ли вы сами чистить свечи, менять колеса, устранять какие-то легкие неисправности:

- а) если это несложно, то можете попробовать;
- б) конечно, ведь это элементарно;
- в) нет, вы предпочитаете прибегать к услугам автосервиса.

12. Во время движения вам машет рукой шофер остановившейся на обочине машины. Поможете ли вы ему:

- а) только если вы в хорошем настроении;
- б) сразу же;
- в) нет.

13. Если вы разговариваете за рулем, то это отвлекает ваше внимание:

- а) иногда;
- б) нет, если нужно, вы прекращаете разговаривать;
- в) нередко ваш спутник напоминает вам, что нужно быть более внимательным.

14. Очаровательная девушка машет вам рукой на опасном повороте. Остановитесь ли вы сразу же:

- а) разумеется;
- б) нет, только когда проедете опасное место.

Запишите себе по 2 очка за положительные ответы на вопросы 1б, 2б, 3а, 4б, 5а, 5Аа, 5Бб, 5Ва, 5Га, 5Дб, 5Еб, 6б, 7а, 8б, 9а, 10а, 11б, 12б, 13б, 14б;

по 1 очку – за 1а, 2в, 3б, 4в, 5Ав, 5Ба, 5Вв, 5Да, 5Еа, 6а, 7б, 8в, 10в, 11а, 12а, 13а.

Более 31 очка. Вы отличный автомобилист. Ваше вождение машины безупречно, вы легко ориентируетесь в самых сложных дорожно-транспортных ситуациях, в состоянии оказать квалифицированную помощь коллегам, у которых «забарахлила» машина. Если бы поведение за рулем всех водителей было таким же, как ваше, то число автомобильных аварий было бы куда меньше.

От 21 до 31 очков. Ваши данные хорошего автомобилиста налицо. Но вас нельзя назвать отличным водителем, при случае вы можете нарушить правила, надеясь, что вам «сойдет». Если вы не слишком хорошо знаете правила движения, вам стоит их подучить, а главное – следовать им.

Менее 21 очка. Пробелы в ваших знаниях и умении водить машину велики. Вам еще многому предстоит научиться. Прежде чем в очередной раз сесть за руль, подумайте: если не заботитесь о своей безопасности, то побеспокойтесь о своих близких, о тех, кто из-за вашей несобранности может пострадать.

Тематика рефератов по дисциплине «Методы подготовки водителей и технического персонала»

1. Понятие о профессии, специальности, квалификации. Современные требования к специалисту.
2. Методические, разработки учебно-программной документации по подготовке квалифицированных специалистов.
3. Учебный план и научные основы его разработки. Основные компоненты учебного плана.
4. Учебные программы и принципы их разработки. Типовые, рабочие и авторские программы.
5. Классификация учебного материала по содержанию, по характеру, по значимости, по трудности ее значения при выборе методов, средств и организационных форм обучения.
6. Понятие "метод обучения". Классификация методов обучения. Методические приемы (привести конкретный примерит)
7. Лекция. Виды лекций. Условия эффективности лекции. Значение лекции в обучении, развитии и воспитании.
8. Беседа. Условие эффективного применения беседы. Требования к вопросам преподавателя. Требования к ответам учащихся. Методика руководства беседой.
9. Словесный метод - работа с книгой. Основные умения работы с книгой. Условия успешности самостоятельной работы. Возможные сочетания "слово - книга".
10. Наглядные методы; их основы: демонстрация, иллюстрация, наблюдение, видеометод.
11. Упражнения. Виды упражнений. Педагогические требования к упражнениям.
12. Логические методы передачи и восприятия информации. Анализ, синтез, абстракция, обобщение, конкретизация, классификация.
13. Организационные формы обучения: классификация по содержанию и способам осуществления руководящей роли преподавателя в процессе обучения, по содержанию и способам деятельности учащихся, по месту осуществления процесса обучения.
14. Принципы дидактики. Принцип научности обучения и его реализация в процессе подготовке квалифицированных специалистов.
15. Принципы дидактики. Принцип систематичности и последовательности.
16. Перспективно - тематическое планирование и его роль в совершенствовании учебно-воспитательного процесса.
17. Межпредметные связи, их виды. Роль межпредметных связей в развитии познавательной активности студентов.
18. Применение тестов. Требования к тестам. Виды тестов. Методика

оценки знаний с помощью тестов.

19. Применение игровых элементов на занятиях: их роль и место, методика составления и применения технических кроссвордов, чайнвордов, домино и др.
20. Опорные конспекты (плакаты). Методика составления и применения их на занятиях.
21. Некоторые приемы и способы развития и поддержания активной познавательной деятельности учащихся.
22. Лабораторно-практические занятия (ЛПЗ) и их место в учебном процессе. Виды ЛПЗ и формы проведения.
23. Сущность, цели и принципы производственного обучения. Психолого-педагогические и методические основы формирования практических навыков и умений. Показатели, характеризующие практические навыки и умения.
24. Производственный процесс как совокупность естественного и трудового процессов. Характеристика трудового процесса как совокупность операций, приемов, действий и движений.
25. Общая характеристика учебно-материальной базы обучения и требования к ней.
26. Контроль учебно-воспитательного процесса: виды, функции и принципы контроля.
27. Проверка и оценка занятий. Умений и навыков. Критерии отметок (успеваемости).

Вопросы к зачету

1. Понятие о профессии, специальности, квалификации. Современные требования к специалисту.
2. Учебный план и научные основы его разработки. Основные компоненты учебного плана.
3. Учебные программы и принципы их разработки. Типовые, рабочие и авторские программы.
4. Классификация учебного материала по содержанию, по характеру, по значимости, по трудности ее значения при выборе методов, средств и организационных форм обучения.
5. Понятие "метод обучения". Классификация методов обучения. Методические приемы (привести конкретный пример)
6. Лекция. Виды лекций. Условия эффективности лекции. Значение лекции в обучении, развитии и воспитании.
7. Беседа. Условия эффективного применения беседы. Требования к вопросам преподавателя. Требования к ответам учащихся. Методика руководства беседой.
8. Словесный метод - работа с книгой. Основные умения работы с книгой. Условия успешности самостоятельной работы. Возможные сочетания "слово -книга".

9. Наглядные методы; их основы: демонстрация, иллюстрация, наблюдение, видеометод.
10. Проблемная ситуация. Условия возникновения проблемной ситуации. Способы создания проблемных ситуаций.
11. Логические методы передачи и восприятия информации. Анализ, синтез, абстракция, обобщение, конкретизация, классификация.
12. Организационные формы обучения: классификация по содержанию и способам осуществления руководящей роли преподавателя в процессе обучения, по содержанию и способам деятельности учащихся, по месту осуществления процесса обучения.
13. Принципы дидактики. Принцип научности обучения и его реализация в процессе подготовки квалифицированных рабочих кадров и специалистов.
14. Принципы дидактики. Принцип систематичности и последовательности.
15. Межпредметные связи, их виды. Роль межпредметных связей в развитии познавательной активности учащихся.
16. Применение тестов. Требования к тестам. Виды тестов. Методика оценки знаний с помощью тестов.
17. Применение игровых элементов на занятиях: их роль и место, методика составления и применения технических кроссвордов, чайнвордов, домино и др.
18. Опорные конспекты (плакаты). Методика составления и применения их на занятиях.
19. Некоторые приемы и способы развития и поддержания активной познавательной деятельности учащихся.
20. Лабораторно-практические занятия (ЛПЗ) и их место в учебном процессе. Виды ЛПЗ и формы проведения.
21. Сущность, цели и принципы производственного обучения. Психолого-педагогические и методические основы формирования практических навыков и умений. Показатели, характеризующие практические навыки и умения.
22. Производственный процесс как совокупность естественного и трудового процессов. Характеристика трудового процесса как совокупность операций, приемов, действий и движений.
23. Дидактические системы производственного обучения: предметная, операционная, операционно-предметная, операционно-комплексная. Перспективные системы.
24. Общая характеристика учебно-материальной базы обучения и требования к ней.
25. Проверка и оценка занятий. Умений и навыков. Критерии отметок (успеваемости).

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Кибанов, А. Я. Основы управления персоналом : учебник / А.Я. Кибанов. — 3-е изд., перераб. и доп. — Москва : ИНФРА-М, 2021. — 440 с. + Доп. материалы [Электронный ресурс]. — (Высшее образование: Бакалавриат). — DOI 10.12737/4118. - ISBN 978-5-16-009561-5. - Текст : электронный. - URL: <https://znanium.com/catalog/product/1184667>
2. Бычков, В. П. Экономика автотранспортного предприятия : учебник / В.П. Бычков. — 2-е изд., испр. и доп. — Москва : ИНФРА-М, 2019. — 404 с. — (Высшее образование: Бакалавриат). — www.dx.doi.org/10.12737/22344. - ISBN 978-5-16-012077-5. - Текст : электронный. - URL: <https://znanium.com/catalog/product/1037127>
3. Инновационная деятельность на автомобильном транспорте : учебное пособие / Ю. П. Анисимов, В. П. Бычков, И. В. Кукова [и др.] ; под науч. ред. д-ра экон. наук В. П. Бычкова. — 2-е изд., перераб. и доп. — Москва : ИНФРА-М, 2020. — 404 с. - (Высшее образование: Бакалавриат)
4. Варламов В.А. Что надо знать водителю о себе? – М.: Транспорт, 1990. – 88 с.
5. Клеббельсберг Д. Транспортная психология. – М.: Транспорт, 1989. – 367 с.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Глава 1. Психофизиологические и социальные особенности деятельности водителей	3
1.1. Ощущения и восприятие водителя	3
1.2. Внимание водителя и безопасность движения	6
1.3. Память и мышление	8
1.4. Эмоции и воля	2
1.5. Личность водителя и его деятельность	4
Глава 2. Работоспособность водителей и их надежность	18
2.1. Утомление и его влияние на работоспособность водителей	18
2.2. Алкоголь, наркотики и безопасность движения	19
Глава 3. Культура поведения и этикет за рулем	22
3.1. Понятия культуры поведения и этикета	22
3.2. Автомобильный этикет	23
3.3. Внешний вид и техническое состояние автомобиля	24
3.4. Культура автовождения	25
3.5. Культура скорости	27
3.6. Культура поведения в аварии	29
3.7. Культура общения с ГИБДД	30
3.8. Культура поведения при большом скоплении транспорта	32
Тест 1. Корректирующая проба	33
Тест 2. Исследование типов темперамента	35
Тест 3. Какой Вы водитель?	39
Тематика рефератов по дисциплине «Методы подготовки водителей и технического персонала»	40
Вопросы к зачету	42
Библиографический список	44

Составитель: Инкина Оксана Николаевна

Методы подготовки водителей и технического персонала
Учебное пособие

Печатается в авторской редакции
Компьютерная верстка В.Я. Вульферт

Подписано к печати 31 августа 2021 г. Формат 60×84^{1/16}
Объем 3 уч-изд. л. Изд. №81 Заказ № 91
Тираж 50 экз.

Отпечатано в мини-типографии Инженерного института
690039, Новосибирск, ул. Никитина, 147