



**Частное образовательное учреждение
дополнительного профессионального образования
Автошкола «Счастливый путь»**

ПСИХОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВОДИТЕЛЯ

Методические указания

к лекционному курсу базового цикла программы подготовки водителей по
предмету «Психологические основы деятельности водителя»

Миасское

2014

Методические указания предназначены для подготовки курсантов, обучающихся на право управления транспортными средствами, к выполнению зачетного теста по предмету «Психологические основы деятельности водителя».

Составитель:

Новикова С.А. - преподаватель

Бахарев Ю.А. – канд. техн. наук, доцент

(ЧОУ ДПО Автошкола «Счастливый путь»)

© Частное образовательное учреждение дополнительного профессионального образования Автошкола «Счастливый путь», 2014

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
1. Главные органы чувств в управлении автомобилем	6
2. Изменение чувствительности анализаторов под воздействием разных факторов	8
3. Психические процессы в управлении транспортным средством	10
3.1. Ощущение и восприятие – основные формы получения информации водителем	10
3.2. Память водителя транспортного средства	12
3.3. Внимание при управлении транспортным средством	13
3.4. Психомоторика как основа навыков и умений при управлении транспортным средством	14
4. Психологические факторы принятия эффективных решений при управлении транспортным средством	16
4.1. Мышление и его характеристики в процессе управления транспортным средством	16
4.2. Принятие решений в условиях неопределенности развития ситуации на дороге	17
5. Влияние эмоциональных состояний на управление транспортным средством	18
5.1. Общая характеристика эмоциональных состояний человека	18
5.2. Опасность и готовность к ней	19
6. Природные качества человека и их роль в возникновении опасных ситуаций в процессе управления транспортным средством	21
6.1. Свойства нервной системы и темперамента водителя как природные предпосылки успешности управления транспортным средством	21
6.2. Возраст и пол водителя – спорные вопросы	23
7. Психологические качества человека как основа для безопасного управления транспортным средством	25
7.1. Личность водителя	25
7.2. Мотивация безопасного вождения	25
7.3. Волевая регуляция поведения как предпосылка безопасного управления транспортным средством	27
8. Общая культура человека, как основа для безопасного поведения на дорогах	30
9. Общение между участниками дорожного движения	30
10. Конфликтное взаимодействие участников дорожного движения – один из источников дорожных происшествий	32
10.1. Понятие конфликта	32
10.2. Стили поведения в конфликте	37

Зачетный тест по психологии
Литература

41
43

ВВЕДЕНИЕ

Процесс управления автомобилем невозможен без использования органов чувств, которые иначе называют сенсорными системами, или анализаторами. В сложных дорожных и погодных условиях нагрузка на них сильно возрастает, что может приводить к возникновению опасных ситуаций для водителя, пассажиров и других участников дорожного движения. Вот почему будущему водителю необходимы знания о своих органах чувств и тех психических процессах, которые они «запускают».

Органы чувств – это комплекс анатомических структур в нашем теле, воспринимающих и анализирующих различные раздражения внешней и внутренней среды. Всего их у человека пять: глаза (орган зрения), уши (орган слуха), нос (орган обоняния), кожа (орган осязания), язык (орган вкуса). Каждый из органов чувств реагирует на определенные раздражители окружающей среды.

Различные виды человеческой деятельности оказывают на организм свое специфическое воздействие, что отражается и на деятельности органов чувств. Так, у водителей постепенно образуются комплексные ощущения – «чувство автомобиля» (его габаритов, устойчивости и пр.), имеющие исключительно важное значение в достижении мастерства и надежности в управлении автомобилем. Наличие таких комплексных ощущений позволяет водителю тонко подстраиваться под конкретные особенности своего автомобиля, что особенно важно при управлении в экстремальных условиях.

1. Главные органы чувств в управлении автомобилем

Охарактеризуем кратко органы чувств, которые наиболее важны для управления транспортным средством.

В процессе дорожного движения **зрение** – основной источник информации об окружающей обстановке.

Значительное влияние на безопасность движения оказывает *способность к цветоразличению*. Параметры, характеризующие условия видимости знаков, следующие: острота зрения, разрешаемый угол, расстояние читаемости знака, наименьший линейный размер (толщина штриха) букв и цифр надписи на таблице номерного знака, расстояние обнаружения (дистанция маскировки) номерного знака.

Способность глаза видеть форму объекта, четко различать его очертания и особенности называется остротой зрения.

Видимость дороги и объектов на ней зависит от уровня освещенности, от уровня яркости фона и адаптации зрения водителя, от угловых размеров дорожных объектов, от прозрачности атмосферы и лобового стекла, от зрительных функций водителя. Человеческое зрение, прежде всего, адаптировано для работы с близкорасположенными объектами. И часто допускает ошибки при попытках определять фактический размер, фактическое расстояние, фактическое быстродействие, или фактическую высоту неизвестного объекта, а делать это безошибочно водителю совершенно необходимо при управлении автомобилем (при парковке, развороте, обгоне и так далее).

Систематическая тренировка в определении расстояний развивает **глазомер** – важное качество водителя. Оценка скоростей движения автомобилей, пешеходов и других подвижных объектов лежит в основе динамического глазомера, который является одним из основных элементов, определяющих мастерство водителя. Так, например, большая часть ошибок водителей при обгоне связана с неправильной оценкой расстояния до встречного автомобиля и его скорости.

При вождении транспортного средства поле зрения уменьшается по мере увеличения скорости. Так, при скорости движения 50 км/ч поле зрения уменьшается со 180 до 105°. С увеличением скорости на каждые 16 км/ч видимость сокращается на 6 м.

Для рассмотрения предмета, находящегося в периферическом (боковом) поле зрения, человек рефлекторно переводит на этот предмет глаза так, чтобы он попал в зону острого зрения. Это требует времени. Так, при проезде перекрестка водитель может затратить на перевод взгляда с фиксацией с одной стороны пересечения на другую от 0,5 до 1,16 сек. Особо серьезные требования предъявляются к объему поля зрения, к периферическому зрению водителей. Известно, что неопытные водители чаще пользуются только «центральной зрением», а у профессионала есть способность держать в поле

зрения все – дорогу, приборы, зеркала заднего вида и еще остается «запас зрения» для посторонних наблюдений.

При длительном управлении автомобилем появляются неприятные ощущения – тяжесть век, чувство давления или легкой тупой боли в глазах, появлению головных болей. Это следствие общей усталости и утомления глазных мышц.

Исследования показывают, что часто причиной этого является неправильная поза водителя. Водитель наклоняется вперед, будто старается дотянуться до дороги перед машиной, напряженно держа руль, и устремляет взор на дорогу перед собой, пристально разглядывая какой-нибудь объект. Для того чтобы избежать подобного напряжения необходимо правильно сидеть за рулем и освободиться от привычки неподвижного и пристального взгляда. Не следует при езде на автомобиле наклонять вперед голову, всматриваясь через лобовое стекло. Хорошим упражнением для глаз во время длительных поездок по открытой местности является перевод взгляда на горизонт.

К дистантным органам чувств относится также **слуховой анализатор**. Слух позволяет довольно точно определить источник звука в пространстве и характер его перемещения. Водитель слышит и оценивает параметры внешней среды, а также работу агрегатов автомобиля. По интенсивности и частоте некоторых шумов он может судить о скорости движения и ее изменении.

Труднее всего определить и понять механизмы **осязания**: ведь, по сути, это целый комплекс разных ощущений. Чувство осязания возникает у человека благодаря коже. В коже, особенно в пальцах рук, ладонях, подошвах, губах и т.д., находится большое количество нервных окончаний, что и обеспечивает их повышенную чувствительность по сравнению с другими участками тела.

В успешном управлении автомобилем существенную роль играет хороший вестибулярный аппарат, «отвечающий» за ощущение равновесия. Высокоразвитое чувство равновесия, с одной стороны, способствует применению разнообразных приемов вождения, а с другой – создает как бы «запас устойчивости», который водитель может использовать в критических ситуациях. В сохранении равновесия важную роль играют кожная чувствительность, вестибулярный аппарат, зрение и мышечно-суставное чувство.

Посредством «мышечного чувства», которое иногда называют шестым чувством, водитель получает информацию о выполняемых им двигательных действиях, освобождая органы зрения от контрольных функций. «Мышечное чувство» очень важно при многих действиях водителя: при управлении автомобилем для ликвидации заноса, для эффективного контроля управляющих колес для удержания автомобиля на траектории прямолинейного движения, для оценки перераспределения массы по осям и колесам, для предвидения критической ситуации. Интересно, что «чувство автомобиля» сказывается даже на экономии топлива.

Помимо этого, *оптимальная рабочая поза* (посадка) водителя также является неотъемлемым элементом рационального и безопасного управления

автомобилем. Она должна обеспечить в любой момент движения благоприятные возможности для сложных высоко-координированных скоростных действий по стабилизации автомобиля при неожиданной потере устойчивости и управляемости, при любых экстренных маневрах имеет значение положение корпуса, положение головы и рук, ног и удобство рабочего места, правильное дыхание, комфортная и эргономичная одежда и обувь.

2. Изменение чувствительности анализаторов под воздействием разных факторов

Различные органы чувств, дающие нам сведения о состоянии окружающего нас внешнего мира, могут быть чувствительны к отображаемым явлениям с большей или меньшей точностью.

Чувствительность наших органов чувств может меняться и в очень больших пределах. Различают две основные формы изменчивости чувствительности, из которых одна зависит от условий среды и называется адаптацией, а другая от условий состояния организма и называется сенсбилизацией.

Адаптация – приспособление анализатора к раздражителю. Известно, что в темноте наше зрение обостряется, а при сильном освещении его чувствительность снижается. Это можно наблюдать при переходе от темноты к свету: глаз человека начинает испытывать резь, человек временно «слепнет».

Важнейшим фактором, влияющим на уровень чувствительности, является взаимодействие анализаторов. *Сенсбилизация* – это повышение чувствительности в результате взаимодействия анализаторов и упражнения. Это явление нужно использовать при управлении автомобилем. Так, слабое действие побочных раздражителей (например, обтирание холодной водой лица, рук, затылка или медленное разжевывание кисло-сладкой таблетки, например, аскорбиновой кислоты) повышает чувствительность ночного зрения, что очень важно при управлении автомобилем в темное время суток.

Разные анализаторы имеют неодинаковую способность к адаптации. Практически не возникает адаптации человека к болевому ощущению, что имеет важное биологическое значение, так как болевое ощущение является сигналом неблагополучия в организме.

Адаптация слуховых органов идет гораздо быстрее. Слух человека адаптируется к окружающему фону уже через 15 сек. Так же быстро происходит изменение чувствительности в осязании (слабое прикосновение к коже перестает восприниматься уже через несколько секунд).

Известно, что условия деятельности, связанные с постоянной переадаптацией анализаторов, вызывают быстрое утомление. Например, вождение автомобиле в темное время суток по автомагистрали с меняющейся освещенностью дорожного полотна.

Более существенное и постоянное влияние на органы чувств в процессе вождения автомобиля оказывают такие факторы как шум и вибрация.

Постоянно действующий шум (а шум, возникающий при движении автомобиля, как правило, постоянный) оказывает отрицательное воздействие на органы слуха. Помимо этого, под влиянием шума удлиняется скрытый период двигательной реакции, снижается зрительное восприятие, ослабевает сумеречное зрение, нарушаются координация движений и функции вестибулярного аппарата, наступает преждевременное утомление.

Изменение чувствительности органов чувств меняется и с возрастом человека. Уже после 35 лет вообще снижается острота зрения и его адаптация, ухудшается слух. И хотя многие водители относят это за счет плохого освещения, слабых фар, однако остается непреложным факт, что глаза у них видят далеко не одинаково хорошо. С возрастом они не только хуже видят, но и легче подвергаются ослеплению, чаще сужается поле зрения.

Рассмотрим теперь влияние алкоголя и других психоактивных и лекарственных препаратов на психическую деятельность человека.

При приеме снотворных, успокоительных, антидепрессантов, противосудорожных (фенобарбитал) и противоаллергических лекарств (пипольфен, тавегил, супрастин) наступает сонливость, головокружение, снижение внимания и времени реакции. Безобидные лекарства от кашля или головной боли могут угнетающе действовать на центральную нервную систему, снижая внимание и замедляя скорость реакции. Прежде всего, это препараты, содержащие кодеин (трамадол, трамалт, ретард, пенталгин, спазмовералгин, седальгин).

Таким образом, следует внимательно изучать инструкцию препарата, который водитель собирается принимать перед тем, как сесть за руль

Рассмотрим теперь влияние алкоголя на управление транспортным средством. Хотя в Правилах дорожного движения запрещено управлять транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, в нашей стране, к сожалению, существуют сильные традиции сомневаться в правильности действий и/или результата освидетельствования на состояние опьянения. Считая, что «я – в норме», водитель садится за руль нетрезвым и подвергает других людей и себя опасности.

Так, исследования обнаружили существенные нарушения функций нервной системы уже и от достаточно малых доз алкоголя. Объективно установлено заметное ослабление функций всех органов чувств от весьма незначительных доз алкоголя, в том числе и пива.

Под воздействием средней доз, то есть одной-полтора рюмок водки, двигательные акты на первых порах ускоряются, а затем замедляются. Другое чувство, легко утрачиваемое выпившим человеком, – это чувство страха.

Кроме того, следует иметь в виду, что при снижении температуры на 5° вредное действие алкоголя усиливается почти в десять раз! А ведь люди уверены в том, что спирт обладает согревающим эффектом, и считают, что для замерзшего человека глоток чего-нибудь крепкого – самое лучшее лекарство.

Таким образом, на нашу способность видеть, слышать, чувствовать влияют многие привычные нам вещи: свет и темнота, лекарства, алкоголь. Садясь за руль автомобиля, необходимо это учитывать, чтобы избежать опасных ситуаций и ДТП.

3. Психические процессы в управлении транспортным средством

3.1. Ощущение и восприятие – основные формы получения информации водителем

Ощущение и восприятие являются процессами чувственного познания окружающей действительности. Физиологическая основа ощущений – сложная деятельность органов чувств.

Ощущение – это простейший психический процесс, состоящий в отражении отдельных свойств предметов и явлений материального мира, а также внутренних состояний организма при непосредственном воздействии раздражителей на соответствующие рецепторы.

Об ощущении в психологии говорят, когда человек отдает себе отчет в том, что какой-то сигнал поступил на его органы чувств. Элементарное изменение в среде, которое доступно для зрения, слуха и других органов чувств, психологически осознается нами в виде ощущения. Ощущения возникают как образы, отражающие отдельные свойства предметов.

Восприятием называют психический процесс отражения предметов и явлений действительности в совокупности их различных свойств и частей при непосредственном воздействии их на органы чувств. В ходе восприятия происходит упорядочение и объединение отдельных ощущений в целостные образы вещей и событий. Образ – обобщенная картина мира (предметов, явлений), складывающаяся в результате переработки информации о нем, поступающей через органы чувств.

Различные **виды восприятия** редко встречаются в чистом виде, обычно они комбинируются, и в результате возникают сложные виды восприятия.. В соответствии с тем, какой анализатор играет в восприятии преобладающую роль, различают: **зрительные, слуховые, осязательные, кинестетические, обонятельные и вкусовые восприятия.**

Можно выделить разные виды восприятия и **по степени целенаправленности** наших действий восприятия. Различают восприятие **непреднамеренное (или произвольное) и преднамеренное (произвольное).**

При **непреднамеренном восприятии** мы не руководствуемся заранее поставленной целью, восприятие направляется внешними обстоятельствами. Непреднамеренное восприятие может быть вызвано как особенностями окружающих предметов (их яркостью, необычностью), так и соответствием этих предметов интересам личности.

Преднамеренное восприятие, напротив, с самого начала регулируется задачей – воспринять тот или иной предмет, ознакомиться с ним. Так, например, преднамеренным восприятием будет рассматривание электрической схемы изучаемой машины, слушание лекции, просмотр учебника и т.д. Преднамеренное восприятие может быть включено в какую-либо деятельность, а может выступать и как относительно самостоятельная деятельность в форме наблюдения.

Наблюдение представляет собой преднамеренное, планомерное и более или менее длительное восприятие с какой-либо целью. **Наблюдение** – это произвольное планомерное восприятие, которое осуществляется с определенной, ясно осознанной целью с помощью произвольного внимания. Важнейшими требованиями, которым должно удовлетворять наблюдение, являются ясность задачи наблюдателя и планомерность и систематичность ведения. Если человек систематически упражняется в наблюдении, совершенствует культуру наблюдения, то у него развивается такое свойство личности, как наблюдательность. Наблюдательность заключается в умении подмечать характерные, но малозаметные особенности предметов и явлений.

Основой другого типа классификации восприятий являются формы существования материи (пространство; время; движение).

В *восприятии времени* различают: а) восприятие временной длительности; б) восприятие временной последовательности. Наиболее простыми формами оценок времени являются процессы восприятия длительности. В основе этих процессов лежат «биологические часы» организма. К ним относятся ритмические процессы и циклические явления: биение сердца, ритм дыхания, а для более длительных интервалов – ритмику появления голода, смены сна и бодрствования и т.п.

Неточная оценка водителем временного интервала при управлении автотранспортом приводит к ошибочным действиям. Наиболее опасна переоценка (завышение) интервалов времени при маневрировании в сложных условиях дорожного движения.

Восприятие движения – очень сложный вопрос, природа которого еще не вполне выяснена. Некоторую роль в восприятии движения играет движение глаз, следящих за движущимся предметом.

Движение можно воспринимать непосредственно (перемещение автомобиля) и по косвенным признакам (перемещение часовой стрелки на циферблате видно по перемещению секундной стрелки).

Восприятия собственных движений осуществляются зрением, а также через осязательные и двигательные ощущения. Без ощущения собственных движений точно выполнять их невозможно.

Основным принципом, регулирующим восприятие движения, является осмысление ситуации в объективной действительности на основе всего прошлого опыта человека.

Восприятие не всегда бывает абсолютно истинным, соответствующим внешней реальности. Одна из наиболее известных форм искажений – *иллюзии*,

или обманы чувств. Иллюзии восприятия (от лат. *illusio* – ошибка, заблуждение) – неадекватное отражение воспринимаемого предмета и его свойств.

Иллюзии наблюдаются в любых видах восприятия (зрительного, слухового и др.), но мы подробнее рассмотрим иллюзии зрительного восприятия как наиболее вероятные источники ДТП. Например, при определении *интенсивности света*:

1. Слабый источник света может казаться чрезвычайно ярким ночью, особенно если близко не имеются никаких других огней.

2. Подобно тому, как визуальная система неправильно оценивает размер и расстояние до неизвестного объекта, она может переоценить истинный блеск любого источника света на объекте.

3. Интенсивное световое излучение, попадающее на сетчатку, создает визуальное изображение очень яркого объекта большим по размеру, чем он должен быть.

При определении *размеров предметов и удаленности от них*:

1. Яркоокрашенные объекты воспринимаются ближе, чем темноокрашенные. Ночью яркие объекты кажутся находящимися ближе их истинного положения.

2. Днем на оценку расстояния определенное влияние оказывает Солнце: если наблюдатель стоит лицом к Солнцу, то расстояние кажется меньше истинного, спиной – больше истинного.

3. По мере перемещения любого предмета к горизонту (т.е. удаления от наблюдателя) уменьшаются его угловые размеры. Если же какой-то предмет перемещается к горизонту и при этом сохраняет неизменными свои размеры, то создается впечатление, что этот предмет становится все больше. (На этом эффекте основаны наблюдения «большой» Луны на горизонте.)

4. Визуальная система имеет тенденцию воспринимать неподвижный точечный источник света на однородном фоне как хаотически перемещающийся. Этот эффект называется автокинетическим движением.

3.2. Память водителя транспортного средства

Большое значение для безаварийного вождения имеет память водителя. Память – это сложный психический процесс. Он состоит из нескольких частных процессов, связанных друг с другом. Процесс **памяти** составляют запечатление (запись), сохранение и последующее узнавание и воспроизведение следов прошлого опыта.

В зависимости от преобладающего типа *психической активности* в памяти выделяют различные ее виды.

Двигательная память – память на движения, эта память имеет значение при выработке двигательных навыков (ходьбы, письма), трудовых, танцевальных движений, во всех видах моторного научения, например, при обучении вождению транспортным средством.

В основе *образной памяти* лежат ощущения, восприятия, представления.

Эмоциональная, или аффективная память – память на эмоции, чувства. Эмоциональное отношение к информации, эмоциональный фон существенно влияет на запоминание. При этом лучше всего запоминаются факты и ситуации, имеющие положительную эмоциональную окраску.

Словесно-логическая память – память, в основе которой лежит оперирование понятиями. Это память на понятия, формулы, знаки, мысли.

Индивидуальные различия памяти проявляются также по доминирующему при запоминании виду сенсорного канала. Одни лучше запоминают зрительную информацию, другие – слуховую, третьи – то, что может быть выполнено практически. В соответствии с этим различают зрительный, слуховой и двигательный типы памяти. Чаще всего, встречается смешанный тип памяти – слухо-моторный, зрительно-двигательный, зрительно-слуховой.

В литературе представлен обширный материал о видах нарушений различных процессов памяти, которые могут явиться причиной ошибочных действий.

В экстремальных ситуациях, например, при возникновении опасных ситуаций на дороге, ошибки памяти могут быть связаны с перегрузкой информацией, высоким темпом ее поступления и трудностью в запоминании, необходимостью быстрого извлечения большого объема информации для оперативного решения задач и т.д.

3.3. Внимание при управлении транспортным средством

Важнейшим психическим процессом, который обеспечивает безопасное управление транспортным средством, является внимание. По данным статистики, невнимательность – наиболее часто встречающаяся причина ДТП по вине водителя. Поэтому рассмотрим внимание наиболее подробно.

Внимание – это активная направленность сознания человека на те или иные предметы и явления действительности или на определенные их свойства и качества при одновременном отвлечении от всего остального.

Внимание человека обладает следующими основными свойствами: устойчивость; концентрация; избирательность, переключаемость; распределение; объем.

Рассмотрим каждое из них.

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

Свойством, противоположным устойчивости, является *отвлекаемость*.

Концентрация внимания – сосредоточенность только на одном объекте с одновременным отвлечением от всего остального. У водителя концентрация внимания допустима в течение незначительных промежутков времени, например при проезде пешеходных переходов, остановок общественного транспорта и пр. С увеличением скорости автомобиля размеры поля концентрации внимания уменьшаются. Чем больше скорость, тем меньше

времени у водителя для того, чтобы отвести взгляд в сторону от дороги без риска допустить ошибку в управлении.

В защите человека от перегрузки информацией существенную роль играет **избирательность** внимания, которая помогает сконцентрироваться на необходимой информации и блокировать несущественные стимулы.

Переключаемость внимания понимается как его перевод с одного объекта на другой, с одного вида деятельности на иной. Данная характеристика человеческого внимания проявляется в скорости, с которой он может переводить свое внимание с одного объекта на другой, причем такой перевод может быть как произвольным (на то, что случайно заинтересовало), так и непроизвольным (на том, что требует внимания).

Распределение внимания состоит в способности человека контролировать и одновременно успешно выполнять несколько различных действий. Обычно человек может распределять внимание между двумя разнородными действиями, причем одно из них для него привычно. Например, вождение автомобиля более безопасно, если водитель все внимание уделяет дорожной обстановке, при этом его руки и ноги работают автоматически. Успешное распределение внимания между двумя совершенно незнакомыми видами деятельности затруднительно. В аварийной ситуации требования к распределению внимания водителя повышаются. Он должен одновременно смотреть, думать и действовать. рассредоточить внимание на значительном пространстве, параллельно выполнять несколько видов деятельности или совершать несколько различных действий.

Объем внимания – это такая его характеристика, которая определяется количеством объектов, которые могут быть восприняты одновременно. Численная характеристика среднего объема внимания людей – 5–7 единиц информации.

По активности человека в организации внимания различают **непроизвольное**, и **произвольное** внимание.

Непроизвольное внимание к объекту подчеркивает отсутствие усилий со стороны человека, направленных на сосредоточение на объекте. *Непроизвольное внимание* – это сосредоточение сознания на объекте в силу его особенности как раздражителя.

Произвольное внимание – это сознательно регулируемое сосредоточение на объекте, направляемое требованиями деятельности. При произвольном внимании сосредоточение происходит не только на том, что эмоционально приятно, а в большей мере на том, что должно делать.

3.4. Психомоторика как основа навыков и умений при управлении транспортным средством

Психомоторика (греч. psyche – душа, сознание + лат. motor – приводящий в движение) – совокупность произвольных, сознательно управляемых двигательных действий. Элементом психомоторной деятельности человека является двигательное, действие, представляющее собой решение

элементарной задачи (иными словами, достижение простой осознанной цели) одним или несколькими движениями. Двигательное действие, развивающееся в процессе бытового или учебного упражнения, называется психомоторным навыком.

Руление двумя руками, одной рукой и в их сочетании составляет основные психомоторные акты водителя при управлении автотранспортом. В сложных условиях (на ограниченной площади и пересеченной местности, при неблагоприятной погоде, скоростном вождении автомашины, возникновении опасных дорожных ситуаций и пр.) к управляющим действиям водителя предъявляются исключительно высокие требования.

Наиболее общая психологическая классификация движений предусматривает деление их на следующие группы:

- основные – минимально необходимые для достижения цели деятельности, осуществляющиеся в наиболее благоприятных условиях;
- поправочные – уточняющие основные в соответствии с отклонением условий от наиболее благоприятных условий;
- дополнительные – не относящиеся к основному заданию, но необходимые в силу побочных для основного процесса факторов;
- аварийные – дополнительные, необходимые для ликвидации возникшей аварийной ситуации;
- лишние – ненужные и обычно мешающие основным движениям;
- ошибочные – выполняемые вместо правильных движений первых четырех групп и не достигающие цели.

Все движения управляются восприятиями, и качество движений зависит, прежде всего, от качества восприятий.

Движения должны выполняться предельно точно по мышечным усилиям и амплитуде (повороту на требуемый угол рулевого колеса), при скоростном маневрировании – за очень короткий промежуток времени и без снижения скорости вращения рулевого колеса при перехвате руки. Движения руками и ног при торможении должны быть строго согласованы по времени. Критические ситуации сопряжены со срочным выбором действия и быстротой реагирования.

Деятельность водителя представляет собой непрерывную цепь различных двигательных реакций. Несвоевременные или неточные реакции нередко приводят к ДТП. Время двигательных реакций увеличивается при болезненном состоянии водителя, его утомлении, после употребления алкоголя. Правильная реакция возможна только при полной и быстрой оценке возникшей ситуации.

Для этого необходимо совершенствовать у водителя такие важные качества, как координация движений, быстрота движений, быстрота простой и сложной двигательной реакции (с выбором действия на движущийся объект).

По мере овладения какой-либо новой для себя деятельностью, например, по управлению автомобилем, появляется возможность выполнять ее все точнее и быстрее благодаря навыкам.

Навык – это способность в процессе целенаправленной деятельности выполнять составляющие ее частные действия автоматически, без специально направленного на них внимания, но под контролем сознания. Вместе с тем эти действия, сформированные в процессе, их упражнения и вошедшие в структуру более сложных действий, могут становиться операцией.

Каждый навык проходит ряд этапов в процессе его формирования.

Тесно связано с понятием навыка представление об умениях человека. *Умение* – это способность человека продуктивно, с должным качеством и в соответствующее время выполнять работу в новых условиях.

Навыки и умения, сформированные в процессе ознакомительных, пробных и основных упражнений, продолжают совершенствоваться на практике, конечным результатом такого процесса выступает мастерство. Мастерство – это высший уровень развития умений и конечная желаемая цель обучения. Именно мастерство в управлении автомобилем обеспечивает его высокую надежность и безопасность.

4. Психологические факторы принятия эффективных решений при управлении транспортным средством

4.1. Мышление и его характеристики в процессе управления транспортным средством

Мышление человека является высшим познавательным процессом. Оно представляет собой порождение нового знания, активную форму отражения и преобразования человеком действительности, имеющих представлений.

Человеческое мышление невозможно без языка. Речь позволяет отвлекаться от познаваемого объекта, выражая в словах и понятиях свойства предметов. В более строгом понимании речь – процесс общения, опосредованный языком. *Речь* является психологическим процессом формулирования и передачи мысли средствами языка.

Интересным является сопоставление понятий «мышление» и «интеллект». **Интеллект** – это способность к мышлению, а мышление – процесс развертывания интеллекта.

При анализе мышления подчеркивают две его стороны: процессуальную (развернутость актов мышления во времени) и результативную (получение новых знаний, отношений между предметами и явлениями и т.д.).

Отличие мышления от других психических процессов состоит также в том, что оно почти всегда связано с наличием проблемной ситуации, задачи, которую нужно решить, и активным изменением условий, в которых эта задача задана. Движущей силой процесса мышления являются возникающие противоречия в субъективной структуре – между целью и средствами.

Следовательно, решение задачи есть процесс достижения поставленной цели и поиск необходимых для этого средств в определенных условиях.

В мышлении каждого человека есть свои особенности, включенные в устойчивую структуру умственных способностей. Эти различия в мышлении называют качествами ума. Для водителей важна *скорость мышления*, т.к. умозаключения и следующие за ними действия зачастую должны производиться очень быстро. Наряду с этим у водителя должна быть развита *широта мышления*, позволяющая одновременно учитывать различные факторы дорожной обстановки и, соответственно, *оценивать имеющиеся возможности*. Это особенно важно в ситуациях выбора между различными действиями, что характерно для автотранспортных средств, осуществляющих движение в условиях городской обстановки.

Предлагаем проверить уровень Вашего мышления. Приложение №3 (Тест на мышление)

4.2. Принятие решений в условиях неопределенности развития ситуации на дороге

Вместе с процессами и свойствами мышления важную роль играет *способность водителя к прогнозированию* последующей дорожно-транспортной ситуации. Чем лучше эта способность у водителя, тем меньше вероятность попадания его в аварийную ситуацию.

В правильности таких прогнозов большую роль играет личный опыт водителя, основанный на психологических особенностях принятия решений в условиях неопределенности.

Выделяют несколько *стилей принятия решений*.

– *Инертный стиль* – процесс поиска и генерации новых вариантов решения протекает очень вяло, неуверенно и крайне осторожно. Каждая альтернатива ставится под сомнение и оценивается предвзято и сверхкритично. Любая новая идея сразу же подвергается тщательному анализу, жесткой критике и бесконечным уточнениям

– *Осторожный стиль* – более мягкий вариант инертного стиля, характеризуется тем, что человек прилагает большие усилия по сбору необходимой информации, тщательно и критично оценивает все альтернативы.

– *Уравновешенный стиль* – характерна достаточно высокая активность человека по выявлению разных альтернатив, а также серьезное внимание уделяется критике альтернатив, их анализу и коррекции. Считается, что подобный стиль позволяет вырабатывать наиболее удачные и обоснованные решения.

– *Рискованный стиль* – человек быстрее и легче *придумывает*, предлагает различные варианты альтернатив, идеи, чем *обдумывает* их, т.е. проводит анализ и «взвешивание». Причем в процессе анализа альтернатив основное внимание уделяется их преимуществам и ожидаемому «выигрышу», а возможные потери и связанный с ними риск недооцениваются.

– *Импульсивный стиль* – человек очень легко и быстро придумывает новые идеи, генерирует всевозможные варианты решения, однако не утруждает себя необходимым анализом альтернатив, который может вообще отсутствовать. Принимаемые решения в высшей степени рискованны, наименее обоснованы и часто приводят к необратимым последствиям

Незнание основных правил принятия решений, недооценка опасности наряду со склонностью к риску является одной из устойчивых поведенческих характеристик водителя, приводящих к ДТП.

5. Влияние эмоциональных состояний на управление транспортным средством

5.1. Общая характеристика эмоциональных состояний человека

Эмоции, как и ряд других явлений, становятся предметом внимания человека, прежде всего, тогда, когда в чем-то ему препятствуют. Анализируя причины своих неудач или ошибок, мы нередко приходим к выводу, что именно эмоции помешали нам справиться с задачей. Выйдя из-под контроля сознания, эмоции людей мешают осуществлению намерений.

Протекание эмоций характеризуется определенной *динамикой*. Выделяют динамику кратковременного переживания (возникновение – нарастание – кульминация – угасание), и динамику длительного чувства, на фоне доминирования которого разворачиваются различные переживания.

К эмоциональным состояниям относят: настроение, эмоции, аффект, стресс, фрустрацию, страсть, высшие чувства.

Настроение – наиболее общее эмоциональное состояние, охватывающее человека в течение определенного периода времени и оказывающее существенное влияние на его психику, поведение и деятельность.

Собственно **эмоции** – это непосредственное, временное переживание какого-нибудь чувства. Так, например, чувство любви к футболу не является эмоцией. Эмоции будут представлены на стадионе состоянием восхищения, которое испытывает болельщик, наблюдая хорошую игру спортсменов или эмоцией возмущения, негодования при ленивой игре или неопытном судействе.

Все эмоции могут быть разделены на положительные (стенические) и отрицательные (астенические). К первым относятся те, которые способствуют душевному подъему, дают человеку энергию, усиливают волевую активность. Вторая группа эмоций ослабляет волю, снижает активность, предрасполагает к пассивно-оборонительным действиям, ухудшает организацию поведения.

Аффект – стремительно и бурно протекающая эмоция взрывного свойства, относительно кратковременная. Аффект имеет ярко выраженные внешние признаки: повышенную двигательную активность или, наоборот, атрофию движений («остолбенел» от радости). Одна из существенных функций аффекта состоит в том, что он представляет собой закрепившиеся в эволюции стереотипные действия, способ «аварийного» разрешения опасных ситуаций: бегство, оцепенение, агрессию и т.п.

Стресс – психическое состояние, вызванное экстремальными для данной личности условиями.

Фрустрация – реакция человека на невозможность (реальную или воображаемую человеком) достичь своей цели. Фрустрация сопровождается целой гаммой отрицательных эмоций, озлобленностью, подавленностью, внешней и внутренней агрессией. Эмоциональная реакция на фрустрацию зависит также и от времени, когда произошло то или иное значимое для субъекта, событие. Так, фрустрация, относимая к прошлому, вызывает страх, к настоящему – гнев, к будущему – печаль. Выход из фрустрации возможен двумя путями. Либо личность развивает активную деятельность и добивается успеха, либо снижает уровень притязаний и довольствуется теми результатами, которые может максимально достигнуть.

Страсть – еще один вид сложных, качественно своеобразных и встречающихся только у человека эмоциональных состояний. По интенсивности эмоционального возбуждения страсть приближается к аффекту, а по длительности и устойчивости напоминает настроение. Страстью называют сильное, стойкое чувство, определяющее направление мыслей и поступки человека.

Высшие чувства. Особую форму переживания представляют собой высшие чувства. В основе чувств лежат, прежде всего, потребности, связанные с отношениями между людьми. Чувства дают возможность человеку лучше познать самого себя, осознать свои положительные и отрицательные качества, вызвать желание преодолеть свои недостатки, помогают воздержаться от неблагоприятных поступков.

Переживаемые эмоции и чувства накладывают отпечаток на внешний и внутренний облик личности. У людей, склонных к переживанию отрицательных эмоций, печальное выражение лица, у лиц с преобладанием положительных эмоций – веселое выражение лица.

5.2. Опасность и готовность к ней

Несмотря на достаточно убедительные данные краш-тестов, свидетельствующие о надежности, современный автомобиль по-прежнему является источником повышенной опасности. Для современного человека это настолько привычная деталь его быта, что привычность притупляет чувство опасности. В этой ситуации человек становится более рискованным, невнимательным и поэтому неготовым к опасности, когда она возникает в реальной дорожной ситуации.

Неспособность находиться в постоянной готовности к экстренным действиям имеет следствием неадекватные реакции, которые нередко приводят к авариям и катастрофам.

Вероятность аварии зависит от степени развития ситуации:

Штатная ситуация (ШС) – фоновая, она сопутствует нормальной работе, когда осознаются и учитываются все значимые источники объективной опасности и источники вероятных ошибок людей. Управление транспортным

средством – это деятельность при повышенной степени опасности: сложность дорожных условий (сцепление с дорогой, качество покрытия и т.д.), непредсказуемость, неопределенность развития дорожной ситуации, возможные отказы техники и т.п.

Опасная ситуация (ОС) – это когда во время вождения автомобиля происходят частичные отклонения от нормальной работы, появляются и исчезают источники дополнительной опасности и для ликвидации угрозы водителю необходимо принимать меры, чтобы все это не переросло в аварийную ситуацию. Например, изменение погоды, внезапное появление пешехода или резкая остановка впереди идущей машины и т.д. Сознание опасности вызывает волнение, которое в той или иной степени в зависимости от его силы отвлекает внимание и тем самым затрудняет свободу мышления. В большинстве случаев, чем сильнее волнение во время опасности, тем труднее протекает процесс мышления.

Аварийная ситуация (АС) – самая опасная, она возникает при таком осложнении условий деятельности, которое делает невозможным ее выполнение по намеченному плану ввиду угрозы аварии. АС всегда находится на грани аварии. При внезапном усложнении обстановки или возникновении аварийной ситуации, прежде всего, нарушается схема действий. Известно, что в обычных обстоятельствах водитель сам планирует свои будущие действия, а психическая регуляция осуществляется благодаря сличению ожидаемого события с реальным. В аварийной же ситуации действия водителя начинаются не с реализации движения по управлению автомобилем (поворот руля, нажатие на педаль тормоза или газа и т.д.), а с подготовительного этапа – переосмысления поступающей информации. Иными словами, эффективность действий водителя в этом случае обеспечивается не простым переключением внимания между операциями, приемами работы в границах одного действия, а распределением внимания между двумя относительно самостоятельными и сложными задачами, а также умением справляться с возникающим эмоциональным напряжением.

Авария – это чрезвычайное происшествие, которое характеризуется внезапностью. Авария требует от человека исключительно быстрой перестройки психической деятельности на фоне возникшего эмоционального напряжения. Она предъявляет самые высокие требования к эмоционально-волевым качествам личности, к основным нервным процессам.

Одной из эффективных мер по предупреждению превращения ОС и АС и в аварию является умение предвидеть ее, опираясь на сигналы опасности, в том числе – и на свои внутренние сигналы, в первую очередь – страх.

Если человек не осознает опасности, то и не испытывает страха.

Страх воздействуя на человеческий организм выступает, в качестве предпосылки для «запуска» алгоритма внутренней мобилизации, целью которой является переход к активным действиям в критической ситуации.

В зависимости от ситуации и от особенностей личности человека, переживание страха варьирует в широком диапазоне оттенков: неуверенность,

опасение, тревога, испуг, паника, отчаяние, ужас. В тех случаях, когда переживание страха достигает силы аффекта, оно навязывает человеку стереотипы так называемого «аварийного» поведения, и к сожалению их действия оказываются часто такими, которые приводят к весьма печальным последствиям.

Установлено, что «бесстрашных» психически нормальных людей не бывает.

Исследования, проведенные психологами, позволили установить, что эмоциональное напряжение, связанное с осознанием опасности и угрозы жизни, может по-разному влиять на поведение человека. В соответствии с преобладанием процессов возбуждения или торможения состояние эмоционального напряжения может проявляться в двух формах:

1) возбудимой, характеризующейся повышенными двигательными реакциями, суетливостью, излишней говорливостью и т.д.;

2) тормозной, для которой характерны угнетение деятельности, замедленные реакции, «замирание» вплоть до полной неспособности реагировать на различного рода воздействия.

Наиболее опасными для себя и окружающих являются представители тормозного и агрессивно-бесконтрольного типов поведения, для исправления которых пока еще не найдены эффективные средства психологического воздействия. Напряженный тип поведения поддается исправлению, а наиболее оптимальным является прогрессивный тип.

С давних времен люди ищут «лекарство» против страха. Простейшим фармакологическим средством, позволяющим преодолеть волнение, считается глюкоза. Некоторые специалисты считают, что помощь в преодолении излишней нервозности, волнения может оказать обыкновенный кусочек сахара. Быстро впитываясь в кровь, он дает организму дополнительный приток энергии, способствует мобилизации физических и психических ресурсов.

Однако, как и много веков назад, сегодня решающим средством борьбы со страхом считаются возможности психики самого человека, его способность управлять своим поведением в опасной ситуации.

6. Природные качества человека и их роль в возникновении опасных ситуаций в процессе управления транспортным средством

6.1. Свойства нервной системы и темперамента водителя как природные предпосылки успешности управления транспортным средством

Темперамент – это те врожденные особенности человека, которые обуславливают динамические характеристики интенсивности и скорости реагирования, степени эмоциональной возбудимости и уравновешенности, особенности приспособления к окружающей среде.

Прежде чем перейти к рассмотрению различных видов темперамента, сразу подчеркнем, что нет лучших или худших темпераментов – каждый из них имеет свои положительные стороны, поэтому главные усилия должны быть направлены не на переделку темперамента (что невозможно вследствие врожденности темперамента), а на разумное использование его отрицательных граней.

Академик И. П. Павлов изучил физиологические основы темперамента, обратив внимание на зависимость темперамента от типа нервной системы. Он показал, что два основных нервных процесса – возбуждение и торможение – отражают деятельность головного мозга. От рождения они у всех разные по силе, взаимной уравновешенности, подвижности.

Сангвиник – человек с сильной, уравновешенной, подвижной нервной системой, обладает быстрой скоростью реакции. У него высокий порог чувствительности, поэтому он не замечает очень слабых звуков и световых раздражителей. Обладая повышенной активностью и будучи очень энергичным и работоспособным, он активно принимается за новое дело и может долго работать, не утомляясь. Способен быстро сосредоточиться, при желании может сдерживать проявление своих чувств и произвольные реакции. Ему присущи быстрые движения, гибкость ума, находчивость, быстрый темп речи, быстрое включение в новую работу. Без усилий не только переключается с одной работы на другую, но и переучивается, овладевая новыми навыками. В стрессовой ситуации проявляет «реакцию льва», т.е. активно, обдуманно защищает себя, борется за нормализацию обстановки.

Холерик – это человек, нервная система которого определяется преобладанием возбуждения над торможением, вследствие чего он реагирует очень быстро, часто необдуманно, не успевает затормозить, сдержаться, проявляет нетерпение, порывистость, резкость движений, вспыльчивость, необузданность, несдержанность. Неуравновешенность его нервной системы предопределяет цикличность в смене его активности и бодрости: увлекшись каким-нибудь делом, он страстно, с полной отдачей работает, но сил ему хватает ненадолго, и, как только они истощаются, он дорабатывается до того, что ему все нелегко. Чередование положительных циклов подъема настроения и энергичности с отрицательными циклами спада, депрессии обуславливает неровность поведения и самочувствия, его повышенную подверженность к появлению срывов и конфликтов.

Флегматик – человек с сильной, уравновешенной, но инертной нервной системой, вследствие чего реагирует медленно, неразговорчив, эмоции проявляются замедленно (трудно рассердить, развеселить); обладает высокой работоспособностью, хорошо сопротивляется сильным и продолжительным раздражителям, трудностям, но не способен быстро реагировать в неожиданных новых ситуациях. С трудом переключает внимание и приспособляется к новой обстановке, медленно перестраивает навыки и привычки. При этом он энергичен и работоспособен. Прочно запоминает все усвоенное, не способен отказаться от выработанных навыков и стереотипов,

не любит менять привычки, распорядок жизни, работу, новых друзей, трудно и замедленно приспосабливается к новым условиям. Отличается терпеливостью, выдержкой, самообладанием.

Меланхолик – человек со слабой нервной системой, обладающий повышенной чувствительностью даже к слабым раздражителям, а сильный раздражитель уже может вызвать «срыв», «стопор», растерянность, «стресс кролика», поэтому в стрессовых ситуациях (экзамен, соревнования, опасность и т.п.) результаты деятельности меланхолика могут ухудшиться по сравнению со спокойной привычной ситуацией. Повышенная чувствительность приводит к быстрому утомлению и падению работоспособности (требуется более длительный отдых). Обычно он не уверен в себе, робок, малейшая трудность заставляет его опускать руки. Меланхолик неэнергичен, ненастойчив, легко утомляется и мало работоспособен. Ему присуще легко отвлекаемое и неустойчивое внимание, замедленный темп всех психических процессов.

От темперамента зависят такие свойства личности, как впечатлительность, эмоциональность, импульсивность и тревожность.

Впечатлительность – это сила воздействия на человека различных стимулов, время их сохранения в памяти и сила реакции на них. Впечатлительный человек дольше помнит разные воздействия и дольше сохраняет реакцию на них. Сила реакции у него значительно больше, чем у менее впечатлительного индивида.

Эмоциональность – это скорость и глубина эмоциональной реакции человека на те или иные события. Эмоциональный индивид – это тот, кто почти никогда не бывает спокойным, постоянно находится во власти каких-либо эмоций, в состоянии повышенного возбуждения или, напротив, подавленности.

Импульсивность проявляется в *несдержанности реакций, в их спонтанности*. Импульсивный человек сначала реагирует, а потом думает, правильно ли он поступил, часто сожалеет о преждевременных и неправильных реакциях.

Тревожность проявляется в эмоциональных переживаниях: беспокойстве, боязни, опасениях, страхе. Тревожному человеку кажется, что многое из того, что его окружает, несет в себе угрозу для его «Я». Тревожный человек боится всего: незнакомых людей, телефонных звонков, экзаменов, испытаний, официальных учреждений, публичных выступлений и т.п.

Зная свои показатели свойств нервной системы, особенности темперамента, важно прогнозировать свое поведение при вождении автомобиля и при необходимости вырабатывать такой индивидуальный стиль вождения, который компенсировал бы недостатки присущие каждому темпераменту.

6.2. Возраст и пол водителя – спорные вопросы

Влияние возраста водителя на безопасность его труда изучалось еще в 20-е годы XX века. Было установлено, что ДТП, чаще всего, возникают у водителей в возрасте от 20 до 25 лет, а затем с увеличением возраста вплоть до 60 лет (и

даже до 66) такие случаи бывают реже. Большое число происшествий у молодых водителей объяснялось тем, что они недооценивают опасности своего труда, а также проявляют чрезмерный юношеский задор. И хотя с приближением пенсионного возраста физические возможности человека несколько снижаются, но за счет накопленных знаний и опыта он способен компенсировать это падение и сохранять свою защищенность в водительском труде на требуемом уровне.

Исследователями были сделаны интересные практические выводы:

– нужно контролировать водителей со стажем работы менее года, поскольку этот год обычно обходится наиболее «дорого»;

– изменение в возрасте водителя от 20 до 45 лет практически не отражается на безопасности вождения автомобилей;

– к водителям в возрасте 45 лет и старше нужно относиться более внимательно, хотя до 55 лет снижение их физических возможностей обычно в какой-то мере компенсируется накопленным опытом работы;

– для водителей в возрасте старше 55 лет следует создавать более благоприятные условия труда.

Итак, обобщая сказанное, можно сделать вывод, *что первый год вождения автомобиля является самым опасным*, а поскольку на этой стадии освоения вождения оказываются в основном молодые люди, то этот первый год является опасным вдвойне. В последующие годы с накоплением водительского опыта случаи ДТП становятся реже.

Достаточно спорным и, в целом, мало изученным, являются различия между мужчинами и женщинами в управлении транспортным средством. Здесь существуют две крайние позиции. Согласно первой, между водителями-мужчинами и водителями-женщинами нет никаких различий. Согласно второй, различия присутствуют, при этом женщины-водители существенно проигрывают по своим навыкам водителям-мужчинам. Однако обе позиции недостаточно оправданны.

Опыт показывает, что женщины чаще руководствуются эмоциями, а мужчины сознанием.

С точки зрения безопасности водительской деятельности, по мнению М.А. Котика, здесь также обнаруживаются некоторые различия. У женщин несчастные случаи возникают относительно реже, чем у мужчин. Так, было установлено, что на железнодорожном транспорте травматизм у женщин в 1,5 раза ниже, чем у мужчин.

Замечено, что мужчины чаще попадают в аварии потому, что оказываются чрезмерно самоуверенными и переоценивают свои возможности, а женщины, наоборот, из-за излишней осторожности, нерешительности и недооценки своих сил. Под влиянием излишнего страха женщины порой тормозят там, где следовало бы дать газ и разгон. По мнению М.А. Котика, женщины-водители точнее выполняют правила и поэтому реже создают опасные ситуации, а мужчины-водители лучше выходят из экстремальных ситуаций.

Таким образом, для обеспечения безопасности дорожного движения следует учитывать специфические особенности водителей-мужчин и водителей-женщин, чтобы активизировать сильные и компенсировать слабые стороны тех и других.

7. Психологические качества человека как основа для безопасного управления транспортным средством

7.1. Личность водителя

В современной психологии не существует единого, общепринятого понятия личности, но наиболее обобщенно можно сказать, что **личность** – это формируемое в процессе общения и деятельности устойчивое единство отношения человека к себе, другим людям и миру, характеризующие человека как члена определенного общества, культуры.

Близкими к понятию личности являются понятия «индивид» (человек как единичный представитель некоего целого – биологического или социального) и «индивидуальность» (совокупность черт, которые отличают данного индивида от всех других). Личность же появляется только с возникновением сознания и самосознания.

Сознание – высшая форма отражения реальной действительности, представляющая собой совокупность психических процессов, которые позволяют человеку ориентироваться в окружающем мире, времени, собственной личности, а также обеспечивают преемственность опыта, единства и многообразия поведения.

Самосознание – осознание человеком своих качеств, способностей, возможностей, знаний, интересов, идеалов, мотивов поведения, целостная оценка самого себя как чувствующего и мыслящего существа, как деятеля.

Ведущей характеристикой личности является ее направленность. Направленность личности всегда социально обусловлена и формируется путем воспитания. Направленность включает несколько иерархических форм: влечение, желание, стремление, интерес, склонность, идеал, мировоззрение, убеждение. Все формы направленности личности вместе с тем являются мотивами ее деятельности.

7.2. Мотивация безопасного вождения

Мотивация – это система факторов, являющихся причиной поведения. Мотивацию можно определить, как совокупность психологических причин, объясняющих поведение человека.

Мотив в отличие от мотивации – это то, что принадлежит самому субъекту поведения, является его устойчивым личностным свойством, изнутри побуждающим к совершению определенных действий.

С понятием мотива тесно связано понятие *потребности* – состояние нужды человека в определенных условиях, необходимых для нормального существования и развития. У человека кроме физических и органических

потребностей, есть еще материальные, духовные, социальные. Второе после потребности по своему мотивационному значению понятие – *цель*. Целью называют тот непосредственно осознаваемый результат, на который в данный момент направлено действие, удовлетворяющее актуализированную потребность. Цель воспринимается человеком как непосредственный и ближайший ожидаемый результат его деятельности. Цель является основным объектом внимания, занимает объем кратковременной и оперативной памяти; с ней связаны разворачивающийся в данный момент времени мыслительный процесс и большая часть всевозможных эмоциональных переживаний.

У человека есть два разных мотива, функционально связанных с деятельностью. Это – **мотив достижения успеха и мотив избегания неудачи**.

Поведение людей, мотивированных на достижение успеха и на избегание неудачи, различается следующим образом. Люди, *мотивированные на успех*, обычно ставят перед собой в деятельности некоторую положительную цель, достижение которой может быть однозначно расценено как успех. Берясь за какую-нибудь работу, они обязательно рассчитывают на то, что добьются успеха, уверены в этом. Они рассчитывают получить одобрение за действия, направленные на достижение поставленной цели, а связанная с этим работа вызывает у них положительные эмоции. Для них, кроме того, характерна полная мобилизация всех своих ресурсов и сосредоточенность внимания на достижении поставленной цели.

Совершенно иначе ведут себя индивиды, *мотивированные на избегание неудачи*. Их явно выраженная цель в деятельности заключается не в том, чтобы добиться успеха, а в том, чтобы избежать неудачи, все их мысли и действия в первую очередь подчинены именно этой цели. Человек, изначально мотивированный на неудачу, проявляет неуверенность в себе, не верит в возможность добиться успеха, боится критики. С работой, особенно такой, которая чревата возможностью неудачи, у него обычно связаны отрицательные эмоциональные переживания, он не испытывает удовольствия от деятельности, тяготеет к ней.

Мотив власти кратко можно определить, как устойчивое и отчетливо выраженное стремление человека иметь власть над другими людьми. Эмпирическими признаками наличия у человека мотивации власти являются следующие: постоянные и достаточно отчетливо выраженные эмоциональные переживания, связанные с удержанием психологического контроля над другими людьми; удовлетворение от победы над другим человеком в какой-либо деятельности; нежелание подчиняться другим людям, активное стремление к независимости; склонность управлять, доминировать над людьми в разнообразных ситуациях общения и взаимодействия с ними.

При управлении транспортным средством мотив власти оказывается одним из побудителей такого поведения как стремление первым проехать нерегулируемый перекресток, первым тронуться с места при включении зеленого сигнала светофора, обогнать водителя впереди идущей машины на автостраде и т.д. Во всех этих случаях водитель руководствуется не дорожной

обстановкой или своей опытностью в управлении автомобилем, а желанием одержать верх, доминировать над другими людьми, что может приводить к печальным последствиям.

Особый интерес в психологии мотивации вызывает **просоциальное поведение** и его мотивы. Альтруистическое, или просоциальное, поведение можно определить, как поведение, которое осуществляется ради блага другого человека и без надежды на вознаграждение. Альтруистическое мотивированное поведение в большей степени ведет к благополучию других людей, чем к собственному благополучию того, кто его реализует. По смыслу такое поведение диаметрально противоположно агрессии.

На повседневном языке агрессивными называют действия, наносящие человеку какой-либо ущерб: моральный, материальный или физический. **Агрессивность** связана с намеренным причинением вреда другому человеку.

У человека есть две различные мотивационные тенденции, связанные с агрессивным поведением: тенденция к агрессии и к ее торможению.

Тенденция к агрессии – это склонность индивида оценивать многие ситуации и действия людей как угрожающие ему и стремление отреагировать на них собственными агрессивными действиями.

Тенденция к подавлению агрессии определяется как индивидуальная предрасположенность оценивать собственные агрессивные действия как нежелательные и неприятные, вызывающие сожаление и угрызения совести. Эта тенденция на уровне поведения ведет к подавлению, избеганию или осуждению проявлений агрессивных действий. Источники торможения агрессии могут быть как внешними, так и внутренними.

В качестве примера внешних источников можно назвать страх перед возможным возмездием или наказанием за агрессивное поведение, а в качестве примера внутреннего источника – переживание вины за агрессивное поведение по отношению к другому живому существу. Для того чтобы умерить агрессивные побуждения человека, необходимо сделать так, чтобы он мог видеть и оценивать себя в момент совершения агрессивных действий. Установлено, например, что человек, получивший возможность видеть себя в зеркале в раздраженном состоянии в момент, когда он готов или уже совершает агрессивные поступки, быстро успокаивается и лучше контролирует свое поведение.

7.3. Волевая регуляция поведения как предпосылка безопасного управления транспортным средством

Осознавая необходимость действовать и принимая соответствующее решение, человек далеко не всегда переходит к его реализации. Только мотивацией этот переход объяснить невозможно, как невозможно объяснить и то, почему люди иногда ничего реально не предпринимают для осуществления своих планов, решений, удовлетворения подчас даже остро и эмоционально переживаемых интересов.

Воля – это сознательное регулирование человеком своего поведения и деятельности, выраженное в умении преодолевать внутренние и внешние трудности при совершении целенаправленных действий и поступков.

Сущность волевого действия лежит не в борьбе мотивов и не в принятии решения, а в его исполнении. Только тот, кто умеет приводить свои решения в исполнение, может считаться человеком с достаточно сильной волей.

Исполнительный этап волевого действия имеет сложную внутреннюю структуру. Собственно, исполнение решения обычно связано с тем или иными временем – сроком. Если исполнение решения откладывается на длительный срок, то говорят о **намерении**. Намерение является внутренней подготовкой отсроченного действия. Спланированное действие не реализуется автоматически: чтобы решение перешло в действие, необходимо сознательное волевое усилие. **Волевое усилие** характеризуется количеством энергии, затраченной на выполнение целенаправленного действия или удержание от нежелательных поступков.

Одной из интегральных характеристик воли является ее сила. **Сила воли** проявляется на всех этапах волевого акта, но ярче всего – в том, какие препятствия преодолены при помощи волевых действий и какие результаты при этом получены. Сила воли проявляется также и в том, от каких соблазнов и искушений отказывается человек, как умеет сдерживать свои чувства, не допускать импульсивных действий.

Обобщенной характеристикой волевого действия является и **целеустремленность**. Под целеустремленностью понимают сознательную и активную направленность личности на определенный результат деятельности.

Первый пусковой этап волевого действия во многом зависит от таких качеств, как инициативность, самостоятельность, независимость.

Инициативность, как правило, основывается на большом числе и яркости новых идей, планов, богатом воображении. Для многих людей самым трудным является преодоление собственной инертности, изменение привычного течения дел, они не могут что-то предпринять сами, без стимуляции извне. Инициативность тесно связана с самостоятельностью.

Самостоятельность волевого акта проявляется в умении не поддаваться влиянию различных факторов, критически оценивать советы и предложения других людей, действовать на основе своих взглядов и убеждений. Самостоятельные люди без посторонней помощи видят проблему и, исходя из нее, ставят цель, не ожидая подсказок и указаний от других людей.

На этапе побуждения волевого действия нельзя не отметить и такое качество воли, как **выдержка**. Выдержка позволяет затормозить действия, чувства, мысли, неадекватные ситуации. Особенно трудно удержаться от импульсивного действия в эмоционально напряженной обстановке. Сдержанный человек сумеет выбрать уровень активности, соответствующий условиям и оправданный обстоятельствами. По сути дела, выдержка – это проявление тормозной функции воли.

Индивидуальным параметром, характеризующим особенности этапа борьбы мотивов и принятия решения, является **решительность** – умение принимать и претворять в жизнь быстрые, обоснованные и твердые решения. Решительность проявляется в выборе правильных действий и в выборе адекватных средств достижения цели. Решительность проявляется и при осуществлении принятого решения – для решительных людей характерен быстрый и энергичный переход от выбора действий и средства к самому выполнению действия.

Важнейшей характеристикой исполнительного этапа являются **энергичность и настойчивость**. Энергичные люди могут сконцентрировать все свои силы на достижение целей. Однако нередко энергичность наблюдается лишь на начальных этапах выполнения действия, а в тех случаях, когда требуются длительные усилия, энергичность прогрессивно уменьшается и проявляется слабо. Поэтому подлинно ценным качеством энергичность становится, лишь соединившись с настойчивостью.

Настойчивость – умение постоянно и длительно преследовать цель, не снижая энергии в борьбе с трудностями. Настойчивый человек способен найти в окружающих условиях именно то, что поможет достижению цели. Настойчивые люди не останавливаются перед неудачами, не поддаются сомнениям, не обращают внимания на упреки или противодействие других людей.

Существенную роль в выполнении принятого решения играют **самоконтроль и самооценка**. В процессе достижения цели самоконтроль обеспечивает господство высших мотивов над низшими, общих принципов – над мгновенными импульсами и минутными желаниями, пренебрежение – над усталостью и т.д. В зависимости от самооценки проявление и адекватность контроля существенно изменяются. Так, отрицательная самооценка ведет к тому, что человек будет преувеличивать свои отрицательные черты, потеряет веру в себя и совсем откажется от деятельности. Положительное отношение к себе может привести к тому, что самоконтроль превратится в самолюбование.

Рассматривая основные факторы, обеспечивающие формирование волевых качеств личности взрослого человека, следует, прежде всего, отметить роль систематического преодоления трудностей в повседневной, обыденной жизни. Научиться умению управлять собой в жизни можно на каждом шагу, пользуясь любым случаем, но начинать следует с простого и несложного. В тех случаях, когда человек благодаря усилию воли может держать себя в руках, т.е. действовать сознательно, обдуманно и произвольно, как требуют его убеждения, несмотря на волнение, мы говорим о способности, называемой самообладанием.

8. Общая культура человека, как основа для безопасного поведения на дорогах

Для того чтобы строить свое поведение на дороге в соответствии с общечеловеческими ценностями и моральными требованиями, необходимо развивать у себя как водителя те же качества, что и в обычной жизни, которые вызывают к нам уважение и доверие со стороны других людей. Напомним кратко наиболее общие качества, связанные с общением с другими людьми.

Вежливость в отношениях не является формой лицемерия, антиподом правдивости и искренности, а, напротив, служит признаком уважения человеческого достоинства, доброты к человеку. Кроме того, вежливость делает наше поведение предсказуемым на основе моральных требований, понятным и ожидаемым для других людей. Пешеходы, переходя улицу по пешеходному переходу, ждут от водителей, поворачивающих слева, что они притормозят перед «зеброй», пропуская их вперед. Также и водители ждут от пешеходов вежливого, бережного отношения к их машинам, припаркованным на улицах.

Тактичностью можно считать то чувство меры, которое следует соблюдать во взаимоотношениях с людьми, умение чувствовать границу «обидчивости» человека. Тактичность подразумевает способность предугадать те трудности, с которыми сталкивается, например, новичок на дороге, или житель другого города в незнакомом городе (что видно по номеру региона на регистрационном знаке) и предупредить их.

Скромность предполагает умение не переоценивать свою значимость, умеренность в требованиях к другим и повышенную требовательность к себе, сдержанность. Будет нескромно думать, что только мы спешим и поэтому обладаем правом приоритетного проезда нерегулируемого перекрестка.

Терпимость, толерантность – моральное качество, характеризующее уважительное отношение к интересам, убеждениям, верованиям, привычкам других людей, которые могут казаться нам ошибочными, неправильными. Терпимость основывается на способности принимать человека таким, каков он есть, на признании его права быть самим собой, иметь собственные привычки, взгляды, убеждения, вести тот образ жизни, который он считает целесообразным, если это не имеет характера уголовно наказуемой или иной социально опасной деятельности.

9. Общение между участниками дорожного движения

Другой стороной взаимодействия между участниками дорожного движения является общение, в которое они вступают между собой по самым различным поводам: наиболее часто – когда совершают движение, значительно реже – в особых ситуациях (дорожно-транспортного происшествия, при остановке автоинспектором и т.д.).

Общение – процесс установления, поддержания и развития контактов между двумя или более людьми.

В общении выделяют три взаимосвязанных стороны: коммуникативная (обмен информацией), интерактивная (взаимодействие), перцептивная (восприятие).

Коммуникативная сторона общения состоит в обмене информацией между людьми. Например, когда водитель включает сигнал левого поворота, он информирует других участников дорожного движения о своем намерении повернуть налево. Коммуникация в широком смысле – обмен информацией между индивидами через посредство общей системы символов. Коммуникация может осуществляться вербальными (с помощью языка и речи) и невербальными средствами (без обращения к речевым средствам).

В процессе управления транспортного средства мы используем оба эти средства общения. Пока мы совершаем движение, мы по преимуществу используем *невербальные* средства общения: включение стоп-сигнала, сигналов поворота, разные наклейки (например, «в машине – ребенок»), использование звукового сигнала, мигание задними фарами пропустившему нас водителю фуры и многое другое – это невербальный язык «дорожного» общения.

Вербальными (речевыми) средствами общения мы пользуемся в ситуации непосредственного контакта с участником дорожного движения. Мы обращаемся с вопросом, выраженным с помощью речи, к пешеходу, чтобы узнать дорогу, можем открыть окно и перейти на вербальное общение с водителем, который нарушил правила дорожного движения, мы общаемся с помощью речи с инспектором ДПС и т.д.

Интерактивная сторона общения – взаимодействие между людьми, процесс непосредственного или опосредованного воздействия людей друг на друга, когда каждая из взаимодействующих сторон выступает как причина другой и как следствие одновременного обратного влияния противоположной стороны. Причем совершенно необязательно, чтобы это влияние реализовалось в ситуации общения и именно с теми людьми, с которыми мы вступили во взаимодействие. Так, мы можем не уступить дорогу пешеходу, переходящему на зеленый сигнал светофора, потому что вчера на этом перекрестке плотный поток пешеходов на красный свет заставил нас и других водителей остановиться.

Перцептивная сторона общения – восприятие и понимание партнерами по общению друг друга. Процесс восприятия человека сильно отличается от процессов восприятия, существует даже специальный термин – социальная перцепция, который фиксирует своеобразие этого вида восприятия.

Есть некоторые факторы, которые мешают правильно воспринимать и оценивать людей. Основные из них таковы:

1. Наличие заранее заданных установок, оценок и убеждений, которые имеются у наблюдателя задолго до того, как реально начался процесс восприятия и оценивания другого человека. Например, представление о том,

что женщины являются плохими водителями, определяет восприятие конкретной женщины-водителя, в том числе и в том случае, если она прекрасно водит машину.

2. Наличие уже сформированных стереотипов, в соответствии с которыми наблюдаемые люди заранее относятся к определенной категории, и формируется установка, направляющая внимание на поиск связанных с ней черт. Убежденность многих водителей в том, что инспектора ДПС останавливают их исключительно из корыстных побуждений, мешают им признать факт справедливости штрафа даже в случае явного нарушения Правил дорожного движения.

3. Стремление сделать преждевременные заключения о личности оцениваемого человека до того, как о нем получена исчерпывающая и достоверная информация. Некоторые люди, например, имеют «готовое» суждение о человеке сразу же после того, как в первый раз увидели его. Например, увидев заглохшую на перекрестке машину, многие водители готовы приклеить ярлык «растяпа», «недотепа» и другие, соответственно относясь к этому водителю и в процессе дальнейшего движения.

4. Отсутствие изменений в восприятии и оценках людей, происходящих со временем – однажды высказанные суждения и мнение о человеке не меняются, несмотря на то, что накапливается новая информация о нем. Так, многие мужья не готовы изменить свое мнение о качествах своей жены как водителе, сформированное пока она учится вождению, несмотря на то, что со временем она наберется необходимого опыта и будет водить автомобиль не хуже него.

10. Конфликтное взаимодействие участников дорожного движения – один из источников дорожных происшествий

10.1. Понятие конфликта

Частным случаем общения между людьми является общение в ситуации конфликта. И конфликты на дороге происходят, к сожалению, очень часто, причем в ситуациях, когда их можно было бы избежать или хотя бы минимизировать их последствия. Так, мы спорим с инспектором ДПС и уезжаем в состоянии эмоционального перевозбуждения, мы резко перестраиваемся, чтобы перекрыть дорогу автомобилю, не пропустившему нас ранее при выезде с боковой дороги и так далее. Во всех этих случаях и многих других эмоции «захлестывают» нас, конфликт и желание одержать в нем верх, доказать свою правоту снижают нашу внимательность, заставляют принимать рискованные, необдуманные решения. Все это заставляет нас рассмотреть природу конфликта, а также подробным образом изложить приемы и способы предотвращения, управления и завершения конфликтов.

Начнем с изложения современных воззрений на то, что такое конфликт.

Конфликт (лат. *conflictus* – столкновение) – столкновение противоположно направленных целей, интересов, позиций, мнений или взглядов оппонентов –

так называются основные участники конфликта. В основе любого конфликта лежит ситуация, включающая либо противоречивые позиции сторон по какому-либо поводу, либо противоположные цели или средства их достижения в данных обстоятельствах, либо несовпадение интересов, желаний, влечений оппонентов и т.п.

Конфликты редко возникают «из ничего», на пустом месте. Как правило, у каждого конфликта есть своя причина – явление, которое предопределяет его появление. Следует также отметить, что необходимо отличать причину возникновения конфликта от его повода. Поводом конфликта служит явление, которое способствует его возникновению, но не определяет появление конфликта с необходимостью. В отличие от причины повод возникает случайно и может создаваться искусственно. Причина же отражает закономерную связь вещей. Так, поводом к семейному конфликту может послужить недосоленное (пересоленное) блюдо, тогда как истинная причина может заключаться в отсутствии любви между супругами.

При все многообразии причин, вызывающих конфликты, их можно разделить на:

- 1) объективные факторы возникновения конфликтов;
- 2) личностные факторы возникновения конфликтов.

К числу **объективных причин конфликтов** можно отнести те обстоятельства социального взаимодействия людей, которые привели к столкновению их интересов мнений, установок и т.п. Так, плохая организация дорожного движения приводит к невозможности перемещения автомобилей хотя бы с минимальной скоростью, а не простаивать значительную часть времени в «пробке» – низкая пропускная способность дороги будет объективной причиной предконфликтной обстановки – необходимого компонента предконфликтной ситуации.

Объективные причины настолько разнообразны, что пока не поддаются строгой классификации.

Субъективные причины конфликтов связаны с теми индивидуальными психологическими особенностями людей, которые приводят к выбору именно конфликтного, а не какого-либо другого способа разрешения создавшегося объективного противоречия. В любой ситуации есть возможность выбора конфликтного или одного из неконфликтных способов ее разрешения. Причины, в силу действия которых человек выбирает конфликт в контексте сказанного выше, способ реагирования – субъективны.

Рассмотрим основные субъективные причины конфликтов:

1. Оценка поведения другого как недопустимого. Ожидаемое поведение, общение, деятельность со стороны другого человека, являющегося партнером по взаимодействию, представлены желательными, допустимыми, нежелательными и недопустимыми вариантами. Если реальное поведение партнера укладывается в рамки желательного или допустимого, то взаимодействие продолжается бесконфликтно.

2. **Низкий уровень социально-психологической компетентности.** К конфликту приводит неподготовленность человека к эффективным действиям в подобных ситуациях. Человек может не иметь представления о том, что существует несколько способов и десятки приемов бесконфликтного выхода из предконфликтных ситуаций без ущерба для собственных интересов. Он может иметь представление об этих приемах и способах, но не иметь навыков и умений их применения на практике.

3. **Недостаточная психологическая устойчивость** к отрицательному воздействию на психику стрессовых факторов социального взаимодействия.

4. **Плохо развитая у человека способность к эмпатии**, т.е. пониманию эмоционального состояния другого человека, сопереживанию и сочувствованию.

5. **Завышенный или заниженный уровень притязаний, стремление к власти** также способствует возникновению межличностных и внутриличностных конфликтов. Завышенная самооценка обычно вызывает негативную реакцию со стороны окружающих. Заниженная оценка имеет следствием повышенную тревожность, неуверенность в своих силах, тенденцию избегать ответственности и т.д.

6. **Холерический тип темперамента** человека относительно чаще может приводить к разрешению им противоречивых ситуаций конфликтным способом.

Одной из наиболее ярких причин, способствующих тому, что общение становится причиной различного рода конфликтных ситуаций, являются **коммуникативные барьеры**, способные стать психологическими препятствиями в процессе передачи информации. Это достаточно изученная проблема. Специалисты выделяют различные группы барьеров, наиболее важные рассмотрены в работе М.С. Миримановой.

В числе лингвистических барьеров можно выделить следующие: языковой (начинающий водитель может не знать принятого «языка» общения водителей); грамматический; фонетический; семантический; стилистический; логический (водитель может не понять логику, в соответствии с которой инспектор ДПС оценивает характер его нарушения).

Конфликт рассматривается учеными как явление, имеющее свою структуру, и тогда говорят об элементах этой структуры, а также представляющее собой и процесс, и в этом случае рассматривают его динамику.

В структуру конфликтной ситуации входят несколько основных элементов.

1. **Участники конфликта** – лица, чья степень участия в конфликте различна: от непосредственного противодействия до опосредованного влияния на ход конфликта. Выделяют несколько групп участников.

Основные участники конфликта или *противоборствующие силы* – это те субъекты конфликта, которые непосредственно совершают активные (наступательные или защитные) действия друг против друга. *Группы поддержки. Другие участники.* В данную группу входят субъекты, которые

оказывают эпизодическое влияние на ход и результаты конфликта (подстрекатель, организатор и др.)

2. **Информационные модели** конфликтной ситуации у основных и второстепенных участников конфликта – субъективное восприятие конфликта, или *образа конфликта*, который создается у его. Этот образ или восприятия не обязательно соответствуют истинному положению дел, действительной ситуации. Эти образы, восприятия людей могут быть *трех* видов:

- 1) представления о самих себе,
- 2) восприятие других участников конфликта,
- 3) образы внешней среды, большой и малой, в которой разворачивается конфликт.

Именно эти образы, идеальные картины конфликтной ситуации, а не сама объективная реальность являются непосредственной основой поведения конфликтующих сторон.

3. **Предмет конфликта** – это объективно существующая или воображаемая проблема, лежащая в основе конфликта. Это то противоречие, из-за которого и ради разрешения которого стороны вступают в противоборство.

4. **Объект конфликта** рассматривают как причину, повод к конфликту. Объектом конфликта может быть материальная (ресурс), социальная (власть) или духовная (идея, норма, принцип) ценность, к обладанию или пользованию которой стремятся оба оппонента. Борьба отражает стремление сторон разрешить это противоречие. В ходе конфликта она может затухать и обостряться. Так же ведет себя и противоречие. Однако проблема конфликта остается неизменной, пока противоречие не разрешится.

5. **Микро- и макросреда.** При анализе конфликта необходимо выделять условия, в которых находятся и действуют участники конфликта, т.е. микро- и макросреду, в которой возник конфликт. Такой подход позволяет рассматривать конфликт не как изолированную систему, а как социальную ситуацию. В нее включаются не только ближайшее окружение личности, но и социальные группы, представителем которых является данный индивид. Чтобы стать объектом конфликта, элемент материальной, социальной или духовной сферы должен находиться на пересечении личных, групповых, общественных или государственных интересов субъектов, которые стремятся к контролю над ним.

Рассмотрим теперь конфликт как процесс, имеющий свои этапы, что нашло отражение в понятии динамика **конфликта** – *ход его развития во времени, изменение под воздействием различных внутренних механизмов, а также внешних факторов и условий.* В ней можно выделить ряд периодов и этапов (по А.Я. Анцупову и А.И. Шипилову).

Предконфликт (латентный период).

Возникновение объективной проблемной ситуации Например, сужение проезжей части дороги или малая длительность сигналов светофора – примеры таких ситуаций.

Осознание объективной проблемной ситуации. Реальность воспринимается как проблемная, возникает потребность принять меры для разрешения противоречия.

Попытки сторон разрешить объективную проблемную ситуацию неконфликтными способами – заключаются в разного рода информировании противостоящей стороны – убеждение, разъяснение, просьбы и пр. В любом случае на данном этапе стороны аргументируют свои интересы и фиксируют позиции.

Возникновение предконфликтной ситуации – воспринимается как наличие непосредственной угрозы безопасности одной из сторон взаимодействия или общественно важным интересам.

Собственно конфликт (открытый период).

Инцидент – первое столкновение сторон, попытка с помощью силы решить проблему в свою пользу. Если задействованных одной из сторон ресурсов достаточно для перевеса соотношения сил в свою пользу, то инцидентом конфликт может и ограничиться.

Эскалация – резкая интенсификация борьбы оппонентов. Эскалация – это та часть конфликта, которая начинается с инцидента и заканчивается ослаблением борьбы, переходом к завершению конфликта.

На этом этапе происходит формирование «образа врага». В ходе эскалации «образ врага» проявляется все более выражено и, что самое главное, постепенно вытесняет объективный образ. Этому способствуют как личностные психологические особенности реакции человека на конфликтную ситуацию, так и специфика межличностных отношений.

Сбалансированное противодействие – использование силовых методов не дает результата, интенсивность борьбы снижается, но действия по достижению согласия еще не предпринимаются.

Завершение конфликта – переход от конфликтного противодействия к поиску решения проблемы и прекращению конфликта по любым причинам.

Следует отметить, что понятия «завершение конфликта» и «разрешение конфликта» не тождественны. *Разрешение конфликта* есть частный случай, одна из форм завершения конфликта, и выражается в *позитивном, конструктивном* решении проблемы основными участниками конфликта или третьей стороной. Но помимо этого могут быть и другие формы завершения конфликта.

Затухание конфликта – временное прекращение противодействия при сохранении основных признаков конфликта: противоречия и напряженных отношений. Конфликт переходит из «явной» формы в скрытую.

Устранение конфликта – такое воздействие на него, в результате которого ликвидируются основные структурные элементы конфликта. Это возможно с помощью следующих способов:

- исключение взаимодействия оппонентов на длительное время (в конце концов, участники ДТП разъезжаются по своим делам и т.п.);
- устранение объекта конфликта (появление новой развязки увеличивает пропускную способность дороги).

Перерастание в другой конфликт – в отношениях сторон возникает новое, более значимое противоречие и происходит смена объекта конфликта.

Разрешение конфликта – это совместная деятельность его участников, направленная на прекращение противодействия и решение проблемы, которая привела к столкновению. Оно предполагает активность обеих сторон по преобразованию условий, в которых они взаимодействуют, по устранению причин конфликта. Для разрешения конфликта необходимо изменение самих оппонентов, их позиций, которые они отстаивали в конфликте. Часто разрешение конфликта основывается на изменении отношения оппонентов к его объекту или друг к другу.

Послеконфликтная ситуация (латентный период).

Частичная нормализация отношений – негативные эмоции не исчезли; происходит осмысление своей позиции, коррекция самооценок, уровней притязания, отношения к партнеру.

Полная нормализация отношений наступает при осознании сторонами важности дальнейшего конструктивного взаимодействия. Этому способствуют преодоление негативных установок, продуктивное участие в совместной деятельности, установление доверия.

10.2. Стили поведения в конфликте.

Во всяком межличностном конфликте большое значение имеют личностные качества людей, их психические, социально-психологические и нравственные характеристики.

В конфликтологии широко используется двухмерная модель стратегий поведения личности Кеннета Томаса и Ральфа Килменна.

Уклонение как стиль поведения в конфликтах характеризуется явным отсутствием у вовлеченного в конфликтную ситуацию желания сотрудничать с кем-либо и приложить активные усилия для осуществления собственных интересов, равно как пойти навстречу оппонентам; стремлением выйти из конфликтного поля, уйти от конфликта. Такой стиль поведения обычно выбирают в тех случаях, когда:

- проблема, вызвавшая столкновение, не представляется субъекту конфликта существенной, предмет расхождения, по его мнению, мелочной, основан на вкусовых различиях, не заслуживает траты времени и сил;
- обнаруживается возможность достичь собственных целей иным, неконфликтным путем;
- участник конфликта чувствует свою неправоту или имеет оппонентом человека, обладающего более высоким рангом, напористой волевой энергией;

- требуется отсрочить острое столкновение, чтобы выиграть время, более обстоятельно проанализировать сложившуюся ситуацию, собраться с силами, заручиться поддержкой сторонников;

- желательно избежать дальнейших контактов с трудным по психическому состоянию человеком или крайне тенденциозным, чрезмерно пристрастным оппонентом, преднамеренно ищущим поводы для обострения отношений.

Приспособление как стиль пассивного поведения отличается склонностью участников конфликта смягчить, сгладить конфликтную ситуацию, сохранить или восстановить гармонию во взаимоотношениях посредством уступчивости, доверия, готовности к примирению. В отличие от уклонения этот стиль предполагает в большей мере учитывать интересы оппонентов и не избегать совместных с ними действий. Обычно приспособлению дают выход в тех ситуациях, когда:

- участник конфликта не очень-то озабочен возникшей проблемой, не считает ее достаточно существенной для себя и потому проявляет готовность принять во внимание интересы другой стороны, уступая ей, если обладает более высоким рангом или приспособившись к ней, если оказывается рангом ниже;

- оппоненты демонстрируют сговорчивость и намеренно уступают друг другу в чем-то, считаются с тем, что, мало теряя, приобретают больше, в том числе добрые взаимоотношения, обоюдное согласие, партнерские связи;

- создается тупиковая ситуация, требующая ослабления накала страстей, принесения какой-то жертвы ради сохранения мира в отношениях и предупреждения конфронтационных действий, не поступаясь, конечно, своими принципами, в первую очередь нравственными;

- проявляется соревновательное взаимодействие оппонентов, не направленное на жесткую конкуренцию, непременно нанесение ущерба другой стороне.

Конфронтация по своей направленности ориентирована на то, чтобы, действуя активно и самостоятельно, добиваться осуществления собственных интересов без учета интересов других сторон, непосредственно участвующих в конфликте, а то и в ущерб им. Применяющий подобный стиль поведения стремится навязать другим свое решение проблемы, уповая только на свою силу, не приемлет совместных действий. При этом проявляются элементы максимализма, волевой напор, желание любым путем, включая силовое давление, административные и экономические санкции, запугивание, шантаж и т.п., принудить оппонента принять оспариваемую им точку зрения, во что бы то ни стало взять верх над ним, одержать победу в конфликте. Как правило, конфронтацию избирают в тех ситуациях, когда:

- проблема имеет жизненно важное значение для участника конфликта, считающего, что он обладает достаточной силой для ее быстрого решения в свою пользу;

- конфликтующая сторона занимает весьма выгодную для себя, по сути беспроигрышную позицию и располагает возможностями использовать ее для достижения собственной цели;

- субъект конфликта уверен, что предлагаемый им вариант решения проблемы наилучший в данной ситуации, и вместе с тем, имея более высокий ранг, настаивает на принятии этого решения;

- участник конфликта в данный момент лишен другого выбора и практически не рискует что-либо потерять, действуя решительно в защиту своих интересов и обрекая оппонентов на проигрыш.

Сотрудничество, как и конфронтация, нацелено на максимальную реализацию участниками конфликта собственных интересов. Но в отличие от конфронтационного стиля сотрудничество предполагает не индивидуальный, а совместный поиск такого решения, который отвечает устремлениям всех конфликтующих сторон. Это возможно при условии своевременной и точной диагностики проблемы, породившей конфликтную ситуацию, уяснения как внешних проявлений, так и скрытых причин конфликта, готовности сторон действовать совместно ради достижения общей для всех цели.

Стиль сотрудничества охотно используется теми, кто воспринимает конфликт как нормальное явление социальной жизни, как потребность решить ту или иную проблему без нанесения ущерба какой-либо стороне. В конфликтных ситуациях возможность сотрудничества появляется в тех случаях, когда:

- проблема, вызвавшая разногласия, представляется важной для конфликтующих сторон, каждая из которых не намерена уклоняться от ее совместного решения;

- конфликтующие стороны имеют примерно равный ранг или вовсе не обращают внимания на разницу в своих положениях;

- каждая сторона желает добровольно и на равноправной основе обсудить спорные вопросы, с тем, чтобы в конечном счете прийти к полному согласию относительно взаимовыгодного решения значимой для всех проблемы.

Выгоды сотрудничества несомненны: каждая сторона получает максимум пользы при минимальных потерях. Но такой путь продвижения к положительному исходу конфликта по-своему тернист. Он требует времени и терпения, мудрости и дружеского расположения, умения выразить и аргументировать свою позицию, внимательного выслушивания оппонентов, объясняющих свои интересы, выработки альтернатив и согласованного выбора из них в ходе переговоров взаимоприемлемого решения. Наградой за общие усилия служат конструктивный, всех устраивающий результат, совместно найденный оптимальный выход из конфликта, а также укрепление партнерского взаимодействия.

Компромисс занимает срединное место в сетке стилей конфликтного поведения. Он означает расположенность участника (участников) конфликта к урегулированию разногласия на основе взаимных уступок, достижения частичного удовлетворения своих интересов. Этот стиль в равной мере

предполагает активные и пассивные действия, приложение индивидуальных и коллективных усилий. Стил ь компромисса предпочтителен тем, что обычно преграждает путь к недоброжелательности, позволяет, хотя и отчасти, удовлетворить притязания каждой из вовлеченных в конфликт сторон. К компромиссу обращаются в ситуациях, когда:

- субъекты конфликта хорошо осведомлены о его причинах и развитии, чтобы судить о реально складывающихся обстоятельствах, всех «за» и «против» собственных интересов;
- равные по рангу конфликтующие стороны, имея взаимоисключающие интересы, сознают необходимость смириться с данным положением дел и расстановкой сил, довольствоваться временным, но подходящим вариантом разрешения противоречий;
- участники конфликта, обладающие разным рангом, склоняются к достижению договоренности, чтобы выиграть время и сберечь силы, не идти на разрыв отношений, избежать излишних потерь;
- оппоненты, оценив сложившуюся ситуацию, корректируют свои цели с учетом изменений, происшедших в процессе конфликта;
- все другие стили поведения в данном конфликте не приносят эффекта.

В конфликте используются комбинации стратегий, хотя может доминировать и лишь одна. Современные конфликтологи говоря об эффективности стратегий поведения в конфликте, подчеркивают, что наиболее эффективным является осознанное использование одного из стилей или их сочетания в зависимости от тех целей, которые человек хочет достичь. Так, если наша цель – поскорее доехать до работы, то наиболее эффективна может оказаться стратегия уступки другим участникам дорожного движения, стоящим в пробке. Если нас остановил инспектор ГИБДД, уступка или компромисс представляются более эффективным, чем стратегия противоборства.

ЗАЧЕТНЫЙ ТЕСТ ПО ПСИХОЛОГИИ

Используя теоретическую часть, ответьте на вопросы представленного теста и сдайте преподавателю на проверку. Положительная оценка теста является зачетом при изучении базового цикла Программы подготовки водителей предмета «Психологические основы деятельности водителя».

Ф.И.О. _____

№ группы _____

Дата заполнения _____

Психофизиологические основы деятельности водителя.

ТЕСТ.

Уважаемые учащиеся! Ответьте, пожалуйста, на вопросы теста, выбрав один из предложенных вариантов ответа (подчеркните) или напишите ответы, следуя инструкции.

1. Процесс управления автомобилем невозможен без использования органов чувств. Перечислите их и подчеркните самый важный на ваш взгляд для водителя.

-
-
-
-
-

2. Психический процесс отражения предметов и явлений действительности в совокупности их различных свойств и частей при непосредственном воздействии их на органы чувств – это:

- а) внимание
- б) память
- в) восприятие
- г) мышление
- д) ощущение

3. Простейший психический процесс, состоящий в отражении отдельных свойств предметов и явлений материального мира – это

- а) внимание
- б) память
- в) восприятие
- г) мышление
- д) ощущение

4. Сложный психический процесс, заключающийся в закреплении, сохранении и последующем воспроизведении прошлого опыта – это

- а) внимание
- б) память
- в) восприятие

- г) мышление
- д) ощущение

5. Вид памяти, в основе которой лежит оперирование понятиями. Это память на понятия, формулы, знаки, мысли.

- а) Двигательная
- б) Эмоциональная
- в) Словесно-логическая

6. Активная направленность сознания человека на те или иные предметы и явления действительности или на определенные их свойства и качества при одновременном отвлечении от всего остального – это

- а) внимание
- б) память
- в) восприятие
- г) мышление
- д) ощущение

7. Свойство внимания состоящее в способности человека контролировать и одновременно успешно выполнять несколько различных действий – это

- а) устойчивость
- б) концентрация
- в) переключаемость
- г) распределение

8. Внимание, которое возникает и поддерживается независимо от сознания человека – это

- а) произвольное
- в) непроизвольное
- г) слепопроизвольное

9. Высший познавательный процесс, представляющий собой порождение нового знания, активную форму отражения и преобразования человеком действительности, имеющих представления – это

- а) внимание
- б) память
- в) восприятие
- г) мышление
- д) ощущение

10. Перечислите стили поведения в конфликтных ситуациях. Подчеркните близкий Вам стиль.

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

Инструкция: Распечатайте тест и заполнив его, отдайте для проверки преподавателю. За каждый положительный ответ Вы получаете 1 балл. Если в итоге Вы набрали от 0 до 6 баллов – **зачет не сдали**, если от 7 до 10 баллов – **зачет по психологии сдали. УДАЧИ!!!**

ЛИТЕРАТУРА

Новикова Светлана Анатольевна
Бахарев Юрий Александрович

ПСИХОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВОДИТЕЛЯ

Методические указания
к лекционному курсу базового цикла программы подготовки водителей по
предмету «Психологические основы деятельности водителя»

Редактор

Формат 60x84/16. Объем 2,7 уч.-изд.л.
Тираж 60 экз. Заказ №