

ПСИХОЛОГИЯ ПОВЕДЕНИЯ ВОДИТЕЛЕЙ НА РАЗЛИЧНЫХ ЭТАПАХ ОСВОЕНИЯ ВОДИТЕЛЬСКОГО МАСТЕРСТВА

Бул макалада айдоо чеберчилигин өздөштүрүүдөгү ар кандай этаптарында айдоочунун психофизиологиялык өзүн алып жүрүүсү каралган.

В данной статье рассмотрены психофизиологические особенности поведения водителей на различных этапах освоения водительского мастерства.

In given article are considered psychophysiological behaviour of drivers at various stages of development of driver's skill.

Многие исследователи подчеркивают: чтобы всерьез бороться с возникновением опасных ситуаций на дороге и, как следствие, с дорожно-транспортными происшествиями, необходимо учитывать типичное поведение водителей и изучать психологию их поведения. Например, еще в начале 1990-х годов английские исследователи обратили внимание, что нарушения правил дорожного движения связаны с принятыми в обществе нормами поведения. Скажем, водители могут считать превышение скорости чем-то привычным, а возможное наказание рассматривать исключительно как неудачное стечение обстоятельств, оправдывая себя тем, что нарушение правил не является чем-то предосудительным. Поступать так большинство водителей считают своим правом. Поэтому не имеет смысла ломать копыя, пытаясь научить их быть ответственными, если при этом остаются без изменения общепринятые взгляды на то, что приемлемо за рулем, а что – нет.

Профессия водителя – одна из самых распространенных. На первый взгляд, в обучении вождению нет ничего сложного, изучил правила дорожного движения, освоил вождение и... Многие ошибочно начинают думать, что уже стали водителем. Отнюдь... Вы только "кандидат" в водители. Настоящим водителем человек становится, проехав не одну тысячу километров по городу. Однако долгая езда по городу сама по себе еще не гарантирует повышения мастерства, каждое действие водителя в процессе вождения

автомобиля должно быть обдуманым. О чем думает настоящий водитель – прежде всего о безопасности! Во вторую очередь – о комфорте.

Именно эти две цели должны быть в голове у водителя. Безопасность и комфорт для себя, окружающих. Иными словами, вождение должно быть красивым. И от этой красоты можно и нужно получать огромное удовольствие. При езде по городу 90 % работы – это работа головой. А вся механическая работа руками и ногами – остальные 10 %. Работа головой – не только самая объемная, но и самая важная часть вождения. Научиться думать за рулем – это задача даже более важная, чем научиться нажимать на педали и крутить «баранку». Ни одного движения, сидя за рулем нельзя позволять себе делать, не подумав. Этот принцип – основа всей безопасности. Главная задача – это работа головой (осмотр, оценка ситуации, принятие решения на маневр) должна быть отработана до автоматизма! Начиная обучение, ученик держит порядок действий в голове. При многократном повторе постепенно упражнение переходит в моторную память (моторику), освобождая голову. Полностью отработав до автоматизма одно упражнение, можно переходить к другому. В следующем добавляются новые элементы, которые поначалу также контролируются головой, предыдущие выполняются на автомате. По мере отработки и эти новые переходят в моторику, освобождая голову для других элементов. Так, постепенно, элемент за элементом все действия укладываются в моторной памяти, освобождая голову для других работ.

Работа головой, как уже было отмечено, составляет основную часть процесса вождения. На то, как сработает голова, большое влияние оказывает психологический настрой человека. Ведь иногда бывает так, что опытный водитель в расстроенных чувствах ведет машину хуже новичка. Из этого следует принцип: у водителя за рулем не должно быть никаких эмоций – ни положительных, ни отрицательных. Логика проста – пока в голове бушуют эмоции, человек не может думать, а пока он не подумал, он не имеет права ничего делать. Поэтому очень важная часть подготовки водителя – научиться управлять своими эмоциями! Проще говоря – не допускать их до себя. Это особенно важно в критических ситуациях. Управление эмоциональной сферой человека – одна из самых трудных задач. Сев за руль, водитель должен настроиться на вождение. Во-первых, успокоиться. Во-вторых, "включить" все принципы и правила вождения.

Очень важно знать, что водители с темпераментом холерика прекрасно чувствуют автомобиль в динамике, однако в трех из пяти случаев допускают ошибки при торможении и при выборе безопасной дистанции. И наоборот, водители с темпераментом флегматика испытывают трудности при необходимости двигаться в скоростном режиме,

однако они редко подвергают себя и свой автомобиль неоправданному риску. Сангвинический темперамент характеризуется большой работоспособностью и энергией. Сангвинику подходит вождение, в котором есть разнообразие, оно постоянно ставит перед ним новые задачи, однако количество допускаемых им ошибок выше, чем у водителей с другим темпераментом. Меланхолик отличается повышенной чувствительностью к внешним раздражителям. Как правило, водители с таким темпераментом педантично соблюдают правила дорожного движения, но испытывают очень большие трудности при движении в плотном городском потоке, а также в сложных погодных условиях, требующих повышенного внимания.

Безопасность человека во многом зависит от настроения, или, на языке психологов, психоэмоциональных факторов. Важно понять и оценить собственное настроение, состояние, отношение к окружающим, то есть определить "врагов безопасности" и научиться с ними справляться. У многих водителей малейшая некорректность соседа по дороге вызывает агрессию. Чем меньше у такого водителя времени, чтобы добраться в назначенный срок из пункта А в пункт Б, тем крепче его "эпитеты". В ход идут и красноречивые жесты, подкрепляемые мигающим светом фар и нетерпеливыми гудками клаксона. Парадокс заключается в том, что даже обычно спокойные и уравновешенные люди во время езды могут "заразиться" вирусом агрессии.

Водитель на дороге обнаруживает себя не просто как техник, умеющий нажимать на педали и владеть рулем, но всегда как личность. По движению машины безошибочно можно сказать об уме сидящего за рулем человека, уважении к другим, ответственности, дисциплинированности, воспитанности, взрослости, требовательности к себе, сдержанности, бдительности, разумной осторожности и др. Рискованные маневры – проявление не водительского мастерства, а мальчишества, головотяпства, недостатка ума, несформированности личности. В этом, собственно, и кроются главные психологические причины нарушений, приводящих к авариям.

Имеют значение и многие психофизиологические качества водителей, которые чаще всего играют роль в предотвращении аварии, – внимательность, быстрая реакция, подвижность, уравновешенность, эмоциональность, устойчивость к риску и др.

Главная психологическая особенность опытного водителя – умение ориентироваться в дорожной обстановке, оценивать степень ее опасности, предвидеть возможные осложнения и маневры других водителей и принимать на этой основе превентивные меры, снижающие возможность увеличения риска и неожиданностей. Водитель за рулем не имеет права ослаблять внимание и должен быть всегда в готовности к быстрому реагированию на угрозу, не отвлекаться даже на долю секунды

от наблюдения за дорогой, понимать, что именно эта доля отделяет его от аварии, а порой и от ухода из жизни.

Опыт и количество пройденных километров находятся в прямой зависимости. Психологи выделили несколько этапов поведения, через которые проходит водитель, прежде чем достигнет высокого уровня безопасной езды.

1-й этап: преодоление постоянного чувства опасности. Этот этап длится первые дни, иногда недели и требует большого психического напряжения. У новичка преобладает новизна стоящих перед ним задач, для решения которых нет ни знаний, ни опыта. Поэтому он старается избегать критических и конфликтных ситуаций.

2-й этап: недооценка опасности. В результате уклонений от критических обстоятельств на первом этапе, водителю не приходилось сталкиваться с грубыми формами поведения на дороге или попадать в ДТП. Это обстоятельство может ложно приниматься за собственное водительское "мастерство", выражающееся в рискованной манере управления автомобилем. Этап длится в течение 3,5-4 тыс. км пробега.

3-й этап: коррекция повышенного чувства безопасности. Накопленный практический опыт вождения постепенно снижает чувство безопасности. Однако это чувство все еще остается обманчивым.

4-й этап: объективная оценка опасности. Приобретенные навыки и опыт вождения помогают не забывать об опасностях на дороге.

5-й этап: снижение чувства безопасности. Соответствует первым 3-4 годам вождения или 100 тыс. км. пробега. Этот феномен психологи объясняют так. Высокий уровень профессионального умения водителей может привести к притуплению бдительности и потере осторожности.

Статистика показывает, что самые тяжелые ДТП чаще происходят с опытными водителями. Это лишний раз свидетельствует о том, что на безопасность движения влияет не столько опыт вождения, сколько психологические особенности человека.

Дорога была и остается зоной повышенной опасности для жизни и здоровья человека. Выражение «война на дорогах» почти перестало быть метафорой: данные о жертвах дорожно-транспортных происшествий зачастую напоминают сводки с поля боя. Чтобы исправить ситуацию, в мире ужесточают правила дорожного движения и вводят более суровые наказания за их нарушения. Европейцы самоотверженно сражаются за безаварийное вождение, придумывая разные программы типа «пространства общего пользования» или стратегии «нулевой цели». В целом в последние годы наблюдается смена ориентиров – если раньше прививать привычку к аккуратному вождению пытались с помощью суровых мер наказания, то сейчас специалисты пытаются разобраться в

психологии водителей и пешеходов и «принудить» их к вежливости и аккуратности с помощью хитрых психологических уловок.

Автомобиль стал настолько массовым и всем привычным видом транспорта, что многие недооценивают риски, связанные с вождением. Для всего общества ситуация усугубляется тем, что отношения между дорожной инспекцией и водителями далеко не всегда построены на взаимопонимании. Поэтому не редкость водители, для которых нарушение правил становится доблестью, а то и своеобразным видом спорта. Похоже, чтобы всерьез бороться с аварийностью на дорогах, придется серьезно изучать психологию вождения. По сути, современный водитель должен одновременно быть и аскетом, и атлетом. Он должен забыть об алкогольных напитках, контролировать свою усталость, тренировать внимание и быстроту реакции, а за рулем полностью сосредоточиться на дороге.

Список литературы

1. Генкин А.А., Медведев В.И. Прогнозирование психологических состояний. – Л.: Наука, 1998. – 144с.
2. Игнатов Н.А. Человек за рулем. – М.: Транспорт, 1999. – 184 с.
3. Иларионов В.А., Кошелев М.В., Мишуринов В.М. Инженерная психология, психофизиология труда и подготовка водителя автомобиля: Учеб. пособие/ МАДИ. – М., 2000. – 247 с.
4. Клебельсберг Д. Транспортная психология. – М.: Транспорт, 2004.