

УТВЕРЖДАЮ
Директор НОУ ДПО
«Автошкола ТРЕК»



Мшин Е.Ю.

20 14 г.

МЕТОДИЧЕСКАЯ РАЗРАБОТКА

по предмету «Психофизиологические Основы деятельности водителя»
подготовки водителей транспортных средств
категории «В»

разработал :преподаватель Лухтанова Л.В.

Ангарск 2014г

Предмет ПСИХОФИЗИОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВОДИТЕЛЯ

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

ЦЕЛИ :

- узнать элементы восприятия водителем информации ,дать понятие о влиянии психических процессах, свойствах нервной системы, темперамента- на управление т.с
- объяснить разницу психофизиологических половозрастных особенностей начинающего водителя.
- научить методам улучшения внимания, сформировать мотивацию на максимально серьезное и ответственное обучение.

ВРЕМЯ : 130 мин

ВИД ЗАНЯТИЯ : групповое

МЕТОД: рассказ с показом, практическая работа

УЧЕБНО-МАТЕРИАЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ:

а) Наглядные пособия : «ИНТЕРАКТИВНАЯ ШКОЛА.БАЗОВЫЙ КУРС»(причины ,последствия ошибочного принятия решения.)
МАГНИТНАЯ ДОСКА.

б) Литература :

ПДД РФ 2014г , Экзаменационные билеты для подготовки к теоретическим экзаменам по категории «АВ», ПДД с комментариями.
О.Инкина,И.Переселенцева «ПСИХОЛОГИЯ ВОДИТЕЛЯ» «ЭТИКА ЗА РУЛЕМ»
Ситников «Основы безопасности»

УЧЕБНЫЕ ВОПРОСЫ И РАСЧЕТ ВРЕМЕНИ:

- 1 Психофизиологические процессы водителя при управлении тс.(анализаторы восприятия информации-зрение, слух, осязание) 30 мин.
- 2 Психические процессы(причины отвлечения внимания).Влияние эмоций воли, темперамента-их роль в возникновении ДТС 10 мин.
- 3 Риск,принятие решений,прогнозирование.Качества, которыми должен обладать идеальный водитель. Тренинг. 20 мин.

ОРГАНИЗАЦИОННО-МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ:

- 1 Основная цель- узнать как психофизиологические процессы влияют на управление и безопасность движения тс., быстро и правильно решать тематические задачи.
Закрепление материала- решение билетов.
- 2 В изложении материала основной упор делать на ПДД ,БДД ,раскрывать наиболее сложные вопросы при демонстрации видео, мотивировать на принятие ответственности при управлении тс.
- 3 При раскрытии материала -использовать наиболее доходчивые приемы с приведением примеров из опыта эксплуатации автотранспортных средств.

Основные моменты урока	Методические указания
<p>ХОД ЗАНЯТИЯ :</p> <p>1.ВВОДНАЯ ЧАСТЬ <u>5 мин.</u></p> <p>1. Начало занятия (проверка наличия, готовности курсантов)</p> <p>2.Объявление новой темы, учебных целей.</p> <p>2.ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ - 60 мин.</p> <p>А)ТРЕНИНГ- <u>2-3 мин.</u></p> <p>Б) разбор тематических вопросов -<u>15 мин</u></p> <p>3. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНАЯ ЧАСТЬ <u>10 мин.</u></p> <p>1)разбор занятия 6 мин. (ответы на вопросы, опрос учеников,выводы о достижении цели)</p> <p>2)задание на самостоятельную подготовку</p>	<p>Рассказ-беседа. <i>Основные психологич.термины –их понятия ,формулировки записать под диктовку.</i></p> <p><i>Зарисовать схему восприятия дороги водителем(поле концентрации)</i></p> <p><i>Провести тренинг по улучшению качества внимания.(на каждую парту раздать проверочные тесты)</i></p>

ВОДИТЕЛЬ И БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

1. Психофизиологические особенности профессиональной деятельности водителя.

Наиболее важная и ответственная часть деятельности водителя — управление транспортным средством.

Процесс управления объединяет водителя, транспортное средство, дорогу и окружающую среду в одно целое — в систему, в которой все звенья связаны между собой и зависят друг от друга. Водитель постоянно получает информацию о дороге и находящихся на ней предметах (автомобилях, пешеходах, светофорах, дорожных знаках, а также о состоянии окружающей среды (температуре, влажности, освещённости)).

Водитель должен учитывать собственные возможности, особенности своего транспортного средства, определять режим движения (скорость, направление), непрерывно контролировать результаты своих действий и если режим движения отклоняется от заданного, вносить нужные исправления.

Водитель является главным звеном системы (ВАД) Водитель — автомобиль — дорога, на которой держится безопасность движения - её оператором.

Трудовые процессы, выполняемые при движении автомобиля, типичны для деятельности операторов других сложных систем (дежурный пульта управления энергосистем, химических производств, пилот).

Однако деятельность водителя во многом отличается от деятельности других операторов. Для многих операторов основными источниками информации об управляемом объекте являются показания приборов. Водитель же основную информацию получает путём непосредственного наблюдения за дорогой. Характер и объём информации, получаемый водителем быстро меняется. Большой объём информации или быстрое её изменение, например, при интенсивном движении лишают возможности своевременно точно её воспринять и переработать, а следовательно выработать верное решение. Особенно большой дефицит времени испытывает водитель при внезапном возникновении опасной ситуации, когда промедление или невыполнение нужных действий приведёт к ДТП. Сложность деятельности водителя состоит ещё в том, что он не может точно предвидеть поведение других участников дорожного движения и развитие дорожной обстановки. На основе этой неполной информации водитель должен самостоятельно принимать ответственные решения.

Работая в разнообразных условиях, он должен обладать высоким чувством ответственности за жизнь пассажиров, пешеходов, сохранность транспортного средства и грузов.

Деятельность водителя автомобиля связана с восприятием большого объёма информации, сложной её переработкой, быстрым принятием решений. В этих условиях огромное значение приобретает объективная оценка и учёт возможностей человеческого фактора.

Для успешного выполнения работы водителя, кроме физических и умственных предпосылок требуются и определённые личные качества, которые частично или

полностью зависят от внимания, памяти, мышления, эмоций, воли, способностей, темперамента, характера и т.д.

1.1. Внимание

Направленность психики на определённый объект, сосредоточенность на нём называется вниманием.

Концентрация внимания — сосредоточение на одном объекте. Высокая интенсивность концентрированного внимания нужна, например, водителю автомобиля, работа которого связана с широким распределением внимания при подъезде к перекрёстку, к светофору, в условиях плохой видимости.

Для профессии водителя очень важны такие качества внимания, как широкое его распределение и быстрое переключение.

Распределение внимания — способность одновременно выполнять несколько действий. В основе организации внимания водителей должно лежать умение в любой ситуации отделять главное от второстепенного.

Переключение внимания — перенос внимания с одного объекта на другой. Опыт показывает, что одновременно можно охватить 4-6 объектов.

Объём внимания у водителей можно развивать специальными тренировками и повседневной практикой.

Водитель из воспринимаемых объектов выделяет те, с которыми предстоит взаимодействовать при движении автомобиля и которые предусматривают опасность для движения.

Таковыми объектами являются пешеходы, попутные и встречные транспортные средства. Следуя за автомобилем лидером водитель большую часть времени наблюдает за ним, ожидая возможного его торможения или манёвра. Водитель должен уметь переключать внимание с одного объекта на другой, чтобы при необходимости перейти от одних действий к другим. Преднамеренное внимание позволяет обнаружить опасность в самом начале возникновения сложной обстановки, оценить её и предупредить нежелательные последствия. Водитель должен быть готовым сосредоточить внимание непреднамеренно на объектах и явлениях, возникающих неожиданно (удар колеса о незамеченное препятствие, неожиданное появление помехи на пути движения автомобиля).

Высокодисциплинированное внимание соответствующее требованиям определённой профессии называется профессиональным вниманием. Оно выражается вниманием к соблюдению правил дорожного движения, к чистоте автомобиля, опрятности своей одежды. Характер распределения внимания в основном от скорости управляемого автомобиля, интенсивности движения и расположения объектов.

При небольшой скорости водитель имеет возможность изучить дорожную обстановку без спешки. Высокая скорость требует от водителя более интенсивного внимания, время фиксации взгляда на отдельных объектах уменьшается. Так, при увеличении скорости от 40 км/час до 80 км/час длительность фиксации взгляда сокращается в среднем от 1,0 до 0,6 сек. Пространство, в котором большую часть времени концентрируется внимание, называется полем концентрации внимания. Форма поля зависит от очертания воспринимаемой водителем дороги. Если часть дороги закрыта от наблюдения объектом, находящимся на проезжей части или на обочине, то форма поля зрения меняет очертания.

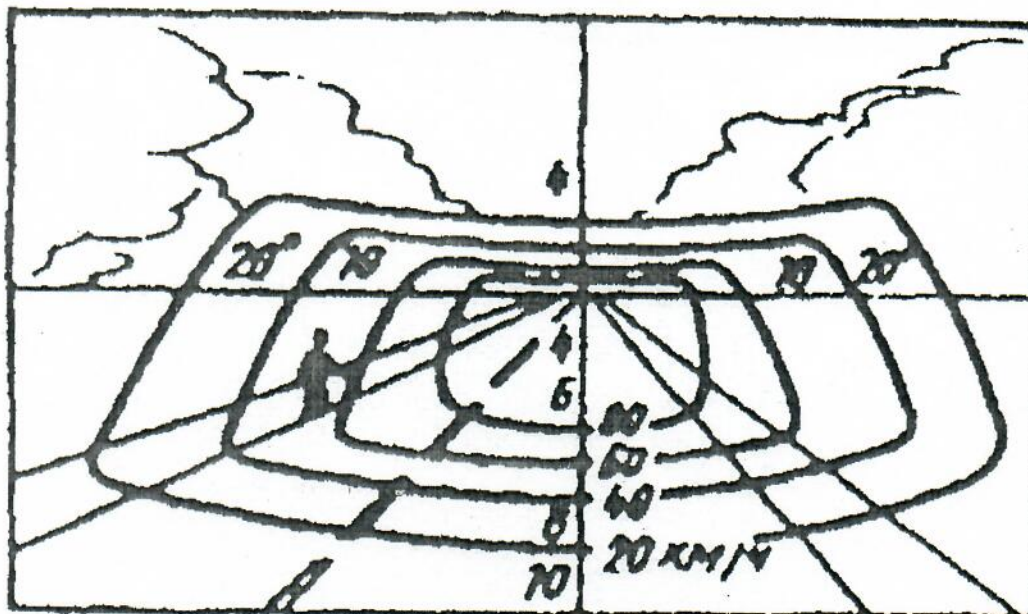


Рис. 1 Размеры поля концентрации внимания при различной скорости движения автомобиля.

С увеличением скорости автомобиля водитель старается наблюдать за дорогой на большем расстоянии и размеры поля концентрации внимания уменьшаются. Причём нижняя граница поля располагается выше, а боковые границы сближаются, что видно на рис.1. Чем больше скорость, тем меньше времени у водителя для того чтобы отвести взгляд в сторону от дороги, не рискуя допустить ошибку в управлении автомобилем.

В результате с увеличением скорости он способен воспринимать более узкое пространство. При скорости 80 км/час и более вне поля зрения водителя находится участок дороги, расположенный впереди автомобиля на расстоянии 60-120м. В таких условиях увеличивается опасность наезда на пешехода, который перемещается с обочины к центру дороги.

Чем выше интенсивность движения, тем больше вынужден водитель концентрировать внимание на встречных и попутных автомобилях, особенно на узких участках дорог.

Таким образом, чтобы не увеличивать напряженность внимания при выезде на участок с более интенсивным движением, нужно снижать скорость движения автомобиля.

Функцию внимания в процессе любого труда можно укреплять, развивать и поддерживать на должном уровне.

Надо быть хозяином своего внимания, научить управлять им, уметь бороться с отвлекающими раздражителями, приучать себя работать и в неблагоприятных условиях, никогда не работать невнимательно (невнимательная работа может стать привычкой).

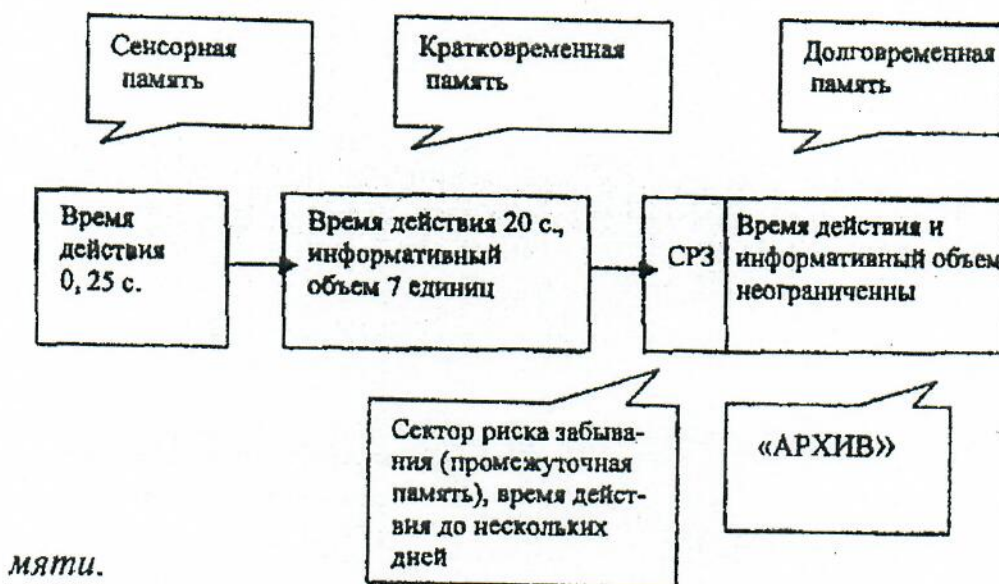
1.2. Память

На рис.2 представлена структура памяти

Заполнение любой информации начинается с сенсорной памяти. Сенсорная память (от латинского — чувство, ощущение) — первичный мнемический процесс,

осуществляемый на уровне рецепторов. Время сохранения информационных следов 0,25 сек. На уровне сенсорной памяти происходит обработка информации для передачи в следующую подсистему кратковременную память. На уровне сенсорной памяти также происходит «отсев» информации, которая стирается и не передаётся в кратковременную память.

Кратковременная память — на этом уровне происходит подготовка (кодирование) информации и её передачи на долговременное хранение.



мости.

Рис. 2 Структура памяти.

Длительность (время действия) кратковременной памяти 20 секунд. Если информация не закодирована за это время, она теряется. Информационная ёмкость кратковременной памяти ограничивается семью информативными элементами (семью словами, семью цифрами, семью образами). Следующим уровнем является долговременная память. Долговременная память условно разделяется на две подсистемы: сектор риска забывания (С.Р.З) и «архив».

Сектор риска забывания — переходная стадия от кратковременной памяти к долговременной (промежуточная память). Время действия (С.Р.З) до нескольких дней, ёмкость (С.Р.З) может быть достаточно объёмной, но может полностью стираться, если не продвигается в архив.

Например, студент за счёт сверхмобилизации своих ресурсов в последнюю ночь перед экзаменом «загрузивший» в промежуточную память огромный объём информации может удерживать её до момента успешной сдачи экзамена. Однако зачастую после сдачи экзамена «отработанный материал» бесследно стирается из сектора риска забывания.

Архив. Примерная информационная ёмкость архива составляет 125.000.000 Мегабайтов. Если информация дошла до этого уровня памяти, то она будет храниться пожизненно. Расположение информации в архиве должно быть систематизировано как в настоящем архиве, где каждая книга и каждый документ занимает своё строго определённое место.

Ещё в средние века в Японии в школах подготовки ниндзя (разведчик, лазутчик) уделяли развитию памяти и внимания не меньше времени и усилий, чем освоению приёмов рукопашного боя и навыков владения оружием. Зрительная память развивалась специальными упражнениями на внимательность. Например, на камне раскладывался набор из десяти предметов, прикрытый платком. На несколько секунд платок поднимался и снова опускался и ниндзя должен был без запинки перечислить все увиденные предметы. Постепенно число предметов увеличивалось до нескольких десятков, состав их варьировался, а время демонстрации сокращалось. После такого обучения ниндзя мог по памяти восстановить во всех деталях сложную тактическую карту с расположением на ней всех объектов и дословно произвести дюжину страниц единой прочитанного текста. Намётанный глаз разведчика безошибочно определял и «фотографировал» рельеф местности, расположение коридоров, лабиринтов замка, малейшие изменения в маскировке, расположении войск, их перемещениях, поведении часовых». По мнению специалистов фирмы БОШ в мире 2/3 всех ДТП происходят из-за невнимательности, рассеянности водителей.

При подготовке водителей развитию памяти и внимания не придается никакого значения, этого в программе подготовки водителя просто нет. Можно говорить о серьёзных упущениях в подготовке водителей, уровень подготовки водителей значительно ниже, чем при подготовке ниндзя в средние века в Японии.

Информационная ёмкость памяти человека составляет не менее 10^{15} битов, при этом до 96% ресурсов большинства людей не используется.

Уважаемый читатель, вообразите движущийся железнодорожный состав в котором 20 товарных вагонов, переполненных компьютерными дискетами — это перед Вашим внутренним взором «проезжает» информационная ёмкость обычной человеческой памяти. Представьте, что один вагон выкрашен в красный цвет, остальные в зелёный. В красном вагоне находятся дискеты, которые в течение человеческой жизни человека будут заполнены информацией; в зелёных — чистые дискеты, которые у большинства людей таковыми и останутся.

Однако не все люди столь нерационально относятся к возможностям памяти. Существуют примеры, подтверждающие что человек способен использовать свой потенциал более полно и эффективно.

Александр Македонский знал по имени и в лицо всех своих солдат, а насчитывалось несколько десятков тысяч. Такой же важной для полководца способностью обладали Ганнибал, Юлий Цезарь, Наполеон, Суворов.

Итальянский философ Джордано Бруно обладал «нечеловеческой» памятью (что в последствии было предъявлено инквизицией в качестве одного из главных обвинений). В частности, он мог воспроизвести наизусть Библию, причём с указанием номеров страниц, на которых были напечатаны цитируемые им тексты. Бруно был одним из первых авторов специальных учебников, раскрывавших секреты эффективной памяти и одним из первых преподавателей мнемоники.

Приводя примеры более близки нам во времени, назовём таких замечательных людей, как многократного чемпиона мира по шахматам А.А. Алёхина, который мог «вслепую» играть 40 партий, одновременно удерживая в памяти позиции фигур и тактику ходов на каждой доске, композитора С.В. Рахманинова, способного произвести один раз услышанное музыкальное произведение в нотной форме. В 1974 году в Бирме Бхандате Вичисара прочёл наизусть 16 тысяч страниц буддийских

канонических текстов. Японец Хидеяке Томайори назвал по памяти 4000 цифр числа π , на что ушло в общей сложности более 17 часов. Сегодня высшие достижения человеческой памяти стали предметом соревнований. С 1991 г. в Англии проводятся чемпионаты мира по памяти — Мемориалы. На эти соревнования из разных стран съезжаются настоящие «монстры памяти». Вот лишь некоторые рекорды: англичанин Доминик О'Брайен за 1 час запомнил без единой ошибки 1392 цифры. Он же в 1997 году за 5 минут запомнил ряд из 240 цифр. Соперник О'Брайена по Мемориале Энди Балл за час запомнил расположение 1170 игровых карт.

Вышеприведённые примеры — лишь незначительная часть «мнемонических подвигов», описанных в различных источниках. Они приведены не с целью сформировать комплекс неполноценности у читателя по отношению к своей памяти, а с тем, чтобы провозгласить ещё раз следующую тезис: люди с плохой памятью не бывают, есть люди, кто умеет пользоваться собственной памятью и кто использовать память не умеет.

Существует классификация видов памяти по модальности человека, способам обработки информации в ней.

Делят на три вида:

1. Визуальная — обеспечивает зрительная память, которая связана с запоминанием, сохранением и воспроизведением зрительных образов;

2. аудиальная модальность включает опыт внутреннего мира, связанный со слухом. Аудиальная модальность обеспечивается слуховой памятью, которая позволяет запомнить, сохранить и вспомнить звуки;

3. кинестетическая модальность — охватывает опыт внутреннего мира, связанный с движением и осязанием. Эта модальность обеспечивается сложной совокупностью таких видов памяти, как двигательная, осязательная, обонятельная и вкусовая, запахов и т.д.

Любой здоровый человек обладает всеми вышеперечисленными видами памяти. Однако степень выраженности модальностей внутреннего опыта у разных людей неодинакова.

Есть люди (и их преобладающее большинство), для которых приоритетной являются визуальная модальность. К примеру, вопрос «Когда ты последний раз был в лесу?» Визуал увидит зрительные образы (картинки). Он увидит деревья на фоне неба, зелёную листву, притаивших по веткам птиц, притаившихся под сосновыми ветками грибов.

Для аудиала тот же вопрос о лесе, в первую очередь, вызовет воспоминания звуков: шум деревьев, хруст сухих веток под ногами, журчанье ручья, пение птиц, стук дятла. Для кинестетика вопрос о лесе заставит вспомнить запах трав, лесных цветов, почувствовать прикосновение веток, дуновение ветра, ощутить мягкость лесного «ковра» под ногами.

Мыслительные процессы у людей с разными видами модальностями протекают весьма различно.

Кинестетики предпочитают исключительно редко встречающуюся модальности. Кинестетики способны видеть цвет звука; реально ощущать прикосновение, вкус, запах, тепло или холод звука, цвета. К примеру, синие-зелёный цвет могут вызывать ощущения холода, а жёлто-оранжевые оттенки тепла.

Визуалу для эффективного общения с другим человеком необходимо его видеть; причём видеть не только лицо, но и весь его целостный образ. Для этого визуалу на момент начала общения нужно немного отойти назад, чтобы было удобнее держать в поле зрения человека целиком. Отличительный признак визуала — внимательный взгляд, прочно удерживающийся на визави на протяжении всей процедуры общения. Аудиал во время общения на человека почти не смотрит (заметим, что нередко обижает психологически непросвещённых людей).

Аудиал в ходе общения внимательно слушает человека, часто принимает телефонную позу, голова ухом повёрнута в сторону партнёра, взгляд расфокусирован и устремлён в пол или в сторону.

Кинестетик во время общения старается как можно ближе приблизиться к партнёру (подкрасться). Кинестетик стремится дотронуться до человека, прикоснуться к руке, взять за пуговицу, стряхнуть с плеча пушинку и т.д., Различия коммуникативных особенностях участников разных видов общения (производственного, межличностного, делового, семейного и т.д.) приводит к полному непониманию, в том случае, если люди не совпадают модальностями внутреннего опыта, а также к серьёзным конфликтам.

Для успешного освоения мнемонической техники необходимо знать особенности собственной модальности и соответственно доминируемой памяти.

Ниже приведён текст на определение модальности, который позволит человеку достаточно точно определить к какому типу визуальному, аудиальному или кинестетическому он в большей степени относится.

Для эффективной психологической работы с другим человеком крайне важно изучить его индивидуальные особенности и понять его внутренний мир, Это утверждение относится не только к работе по развитию памяти.

1.3. Мышление

Ощущения, восприятия, запоминание и воспроизведение дают человеку сведения о конкретных объектах и их непосредственно познаваемых свойствах. Но такого, хотя и закреплённого в памяти, знания отдельных предметов и явлений реального мира явно недостаточно для активной деятельности.

Например, дорожная обстановка отражается в сознании водителя автомобиля как ощущения и восприятия, однако эти психические процессы сами по себе не могут дать ответа на постоянно возникающие вопросы: «Что и как делать в настоящий момент и каковы будут результаты?» Знание единичного явления не даёт основания для предвидения. Чтобы предвидеть надо обобщить факты и исходя из этих обобщений делать выводы, которые можно распространить на другие подобные факты. Этот двойной переход от единичного к общему и от общего вновь к единичному осуществляется в ходе сложного познавательного психического процесса, который называется мышлением.

Первый важнейший признак мышления — **обобщённость**.

Человек получает информацию, которая является следствием переработки многочисленных сведений, полученных от разных объектов и как бы суммирует в сжатой форме наиболее существенные черты этих объектов.

Второй не менее важный признак мышления заключается в том, что оно есть опосредственное отражение действительности. Это означает, что мышление позволяет выявить и понять то, что непосредственно не действует на зрительные, слуховые и другие анализаторы и становится доступным благодаря косвенным признакам.

Мышление человека происходит посредством понятий. Понятие — это элементы мышления, разнообразные сочетания которых позволяют переходить от одних мыслей к другим, протекать процессу мышления в различных его формах. Любое понятие характеризуется содержанием — совокупностью существенных признаков и объёмом — числом объектов с общими существенными признаками образующих одно понятие.

Каждый процесс мышления представляет собой процесс решения какой — либо задачи, возникающей в ходе познания им практической деятельности человека.

Элементарные связи представлений и понятий между собой, в силу которых одно появившееся представление или понятие вызывает другие, называются ассоциациями. Ассоциации позволяют отражать существующие разнообразные связи и отношения между объектами реального мира. В сознании эти связи отражаются в форме суждений. Суждения — простейший акт мышления, отражающий связи предметов или явлений или их признаков. Это мыслительное действие, в результате которого утверждается или отрицается что-нибудь.

Сложной формой мышления является умозаключение — образование и нескольких суждений нового суждения. Умозаключения бывают индуктивными (от отдельных суждений к общему) и дедуктивными (от общих суждений к частным выводам).

Процесс формирования понятий и образования на их основе суждений и умозаключений предполагает использование мыслительных операций, основные из которых анализ, синтез, сравнение, абстракция, обобщение и конкретизация.

Анализ — мысленное расчленение предмета или явления, выделение его отдельных частей, признаков и свойств.

Ситуация на дороге при обгоне впереди идущего автомобиля требует от водителя быстрого определения скорости движения встречного автомобиля, ширины проезжей части дороги, расстояния до обгоняемого автомобиля, скорость обгоняемого автомобиля и т.д.

Синтез — мысленное соединение отдельных элементов, частей признаков единое целое. Здесь важны уже определённые свойства проезжей части и, отсутствие помехи сзади, знание скорости встречного транспортного средства, опыт вождения автомобиля и т.д. и на этой основе принимается решение обгонять или нет.

Сравнение, установление сходства и различия между предметами и явлениями действительности возникает на основе анализа, синтеза как мыслительная операция. Сложные ситуации, которые были в прошлом, водитель помнит.

Сравнивая их с настоящей обстановкой на дороге, водитель применяет тот или иной маневр, совершает действие, способствует обеспечению безопасности движения.

Абстракция — мысленное отвлечение от несущественных признаков и выделение одних лишь существенных особенностей группы предметов или явления.

Выделенные в ходе абстракции существенные особенности группы объектов подвергаются обобщению и формируют понятия.

Обобщение наступает вслед за тем, когда, проанализировав отдельные детали, свойства, из числа этих последних, человек начинает выделять то общее и главное, что может быть характерным для определённого круга предметов и явлений составляющих материал мышления.

Так, по мере обучения профессии водителя его знание приобретают более содержательный характер, так как он начинает опираться на анализ, синтез и сравнение. Чем теснее будет связь обобщения с этими тремя предварительными операциями, тем меньше будет мыслей наугад, тем правильней будут сами действия. Анализ — абстракция и синтез лежат в основе индукции, а конкретизация — мыслительный переход от более общего к более частному — связана с дедукцией.

Интуиция — с точки зрения отечественных психологов К.К. Платонова и Б.М. Теплова это обобщение сознанием ряда мелких, порознь трудно учитываемых факторов на основе большого опыта в данной области, обобщение с исключительной скоростью мысли.

1.4. Темперамент

Особенность личности, характеризующая её со стороны психических процессов, называется темпераментом. И.П. Павлов раскрыл физиологическую сущность разных темпераментов. В практике чаще всего пользуются классификацией, предусматривающей выделение четырёх основных типов темперамента: холерического, сангвинического, флегматического и меланхолического.

Люди холерического темперамента характеризуются глубиной своих устремлений, склонностью к быстрой смене настроения, бурным эмоциональным переживаниям, неуравновешенности и цикличности. Они подвижны, мимика их отличается живостью и разнообразием. Холерики продуктивно работают на близких и средних рейсах, хорошо ориентируются в дорожной обстановке, в аварийной ситуации. Действия их быстрые и точные. Однако холерики склонны к риску. Холерики менее производительны в длительных рейсах из-за недостаточно развитой системности в работе и большой утомляемости, связанной с высокой возбудимостью и активностью.

Обладатели сангвинического темперамента также подвижны, речь их сопровождается богатой жестикуляцией. Они эмоционально отзывчивы на все воздействия окружающей среды и отличаются быстрой сменой настроения и сравнительной лёгкостью, с которой переносят неудачи и жизненные невзгоды. Отмечается некоторая поверхностность в отношении к делу, компенсируемая чрезвычайной общительностью, приветливостью в отношениях с людьми.

Водители с этим типом нервной деятельности наиболее производительны, изобретательны, хорошо проявляют себя в сложной дорожной обстановке, выносливы и не подвержены быстрой усталости. Все эти качества одинаково надёжно обеспечивают выполнение работ в близких и дальних рейсах.

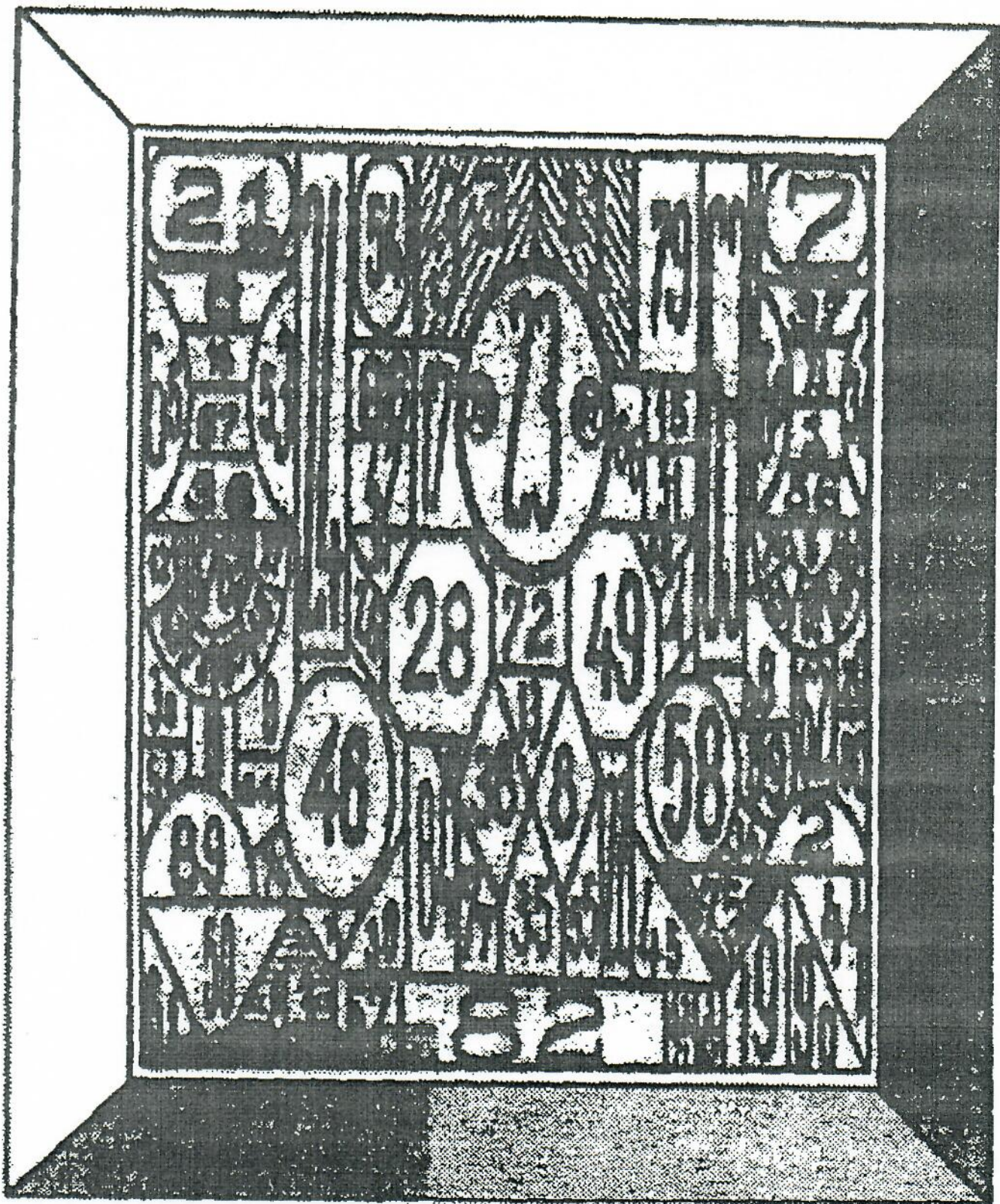
Представители флегматического темперамента медлительны и спокойны. Внешние проявления их переживаний относительно небогаты, смена чувств происходит у них постепенно. Они «упорные труженики жизни». Начатое дела всегда доводят до конца, неизменно оставаясь невозмутимыми и сосредоточенными. Они могут работать в дальних рейсах без сложной дорожной обстановки в силу своих уравновешенности, спокойствия, предусмотрительности, выносливости и малой подверженности утомлению.

Из-за присущей им медлительности они менее продуктивно работают в рейсах в условиях сложной дорожной обстановки.

Меланхолический темперамент характеризуется пониженной активностью, быстрой утомляемостью, внешним спокойствием, не смотря на значительную глубину своих переживаний. Они робки и застенчивы, нерешительны и легко ранимы, смена настроения у них замедленна. Меланхолики недостаточно продуктивны в работе, особенно в напряжённых условиях. Они менее всего пригодны для водителей спецмашин, таких как, «скорая медицинская помощь» пожарные автомобили. Присущие этим водителям недостатки отрицательно сказываются в сложной дорожной обстановке. Таким образом, исследования показали, что лучше других подходят для профессии водителя лица с сильным подвижным и уравновешенным характером, что соответствует сангвиническому темпераменту.

ТРЕНИНГ НА АКТИВИЗАЦИЮ УСТОЙЧИВОСТИ И ПЕРЕКЛЮЧАЕМОСТИ ВНИМАНИЯ

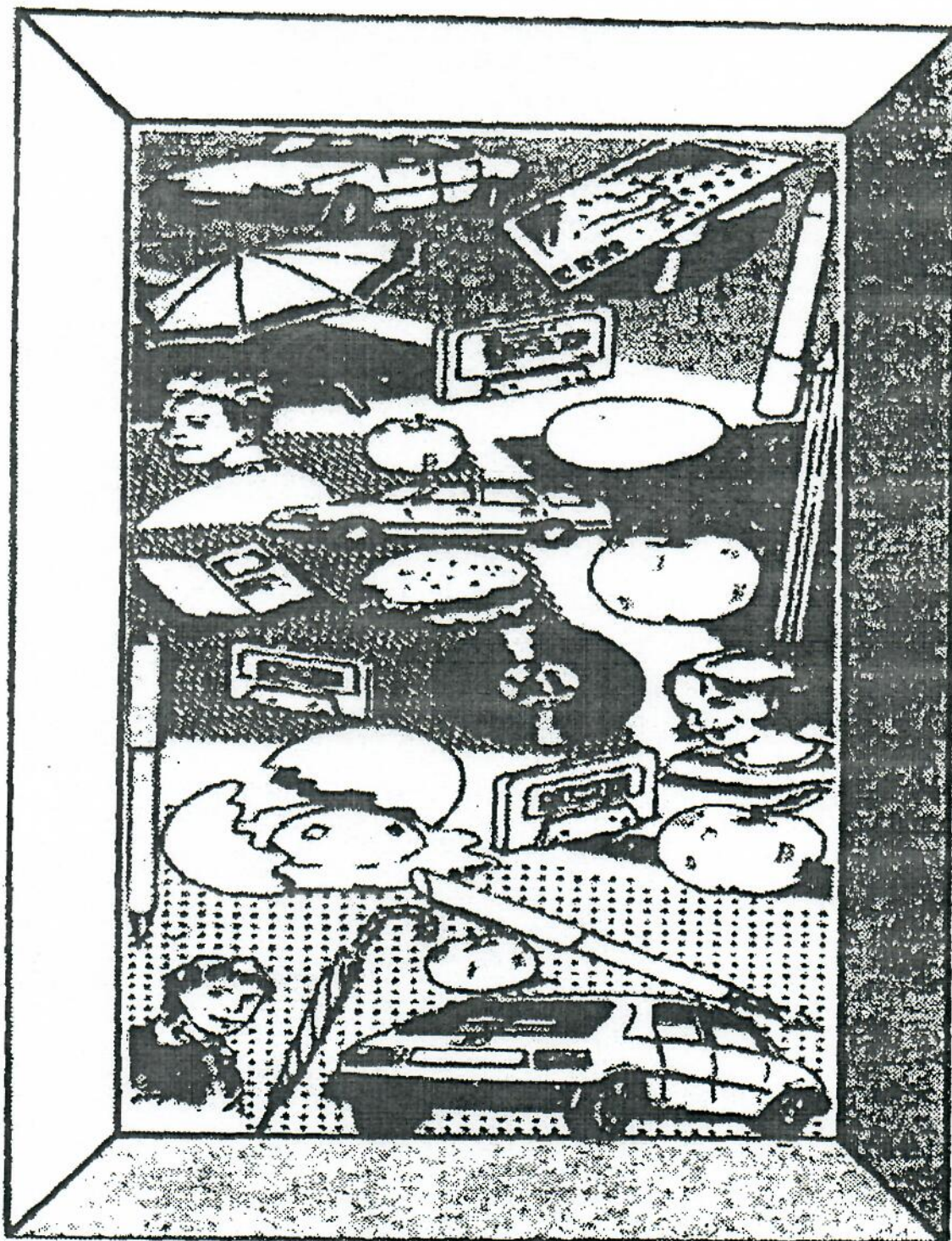
На нижеприведенном рисунке «спрятаны» цифры от «1» до «90». Постарайтесь за наименьшее время найти все цифры подряд.



ТРЕНИНГ НА АКТИВИЗАЦИЮ ОБРАЗНОЙ ПАМЯТИ

В течение трех минут рассмотрите рисунок, стараясь запомнить его во всех подробностях, но не используя мнемоническую матрицу, или какие-либо иные известные Вам методы запоминания. Затем попытайтесь мысленно воспроизвести данный рисунок и ответьте на следующие вопросы:

1. Сколько автомобилей изображено на рисунке?
2. Сколько людей изображено на рисунке?
3. Сколько ручек и зонтиков изображено на рисунке?
4. Сколько кассет и пластинок изображено на рисунке?
5. Что еще изображено на рисунке?



Тренинг на повышение внимания

26	2	48	7	32	16	29
4	19	25	11	3	35	12
37	46	20	28	10	41	15
22	43	5	49	23	8	44
13	1	17	33	40	21	36
9	14	39	6	18	45	27
31	47	38	42	24	30	34

Таблица Шульте - Платонов

(необходимо отыскать числа от 1 до 49;

60 секунд – отлично;

70 – 80 секунд – хорошо;

более 80 секунд – ПЛОХО.

Таблица 2.

11	19	4	16	23	14	6
3	15	22	13	7	21	10
24	9	17	5	12	1	18
2	20	13	24	11	3	18
8	17	22	5	16	23	8
1	20	4	21	10	19	6
14	2	12	15	7	9	

Способность к быстрому распределению и переключению внимания легко проверить таблице Шульте – Платонова (необходимо отыскать числа от 1 до 24; сначала обычным шрифтом, потом – жирным).

80 секунд – отлично;

90 – 100 секунд – хорошо;

более 100 секунд – плохо.

Решения, которые принимает водитель

В жизни нам приходится принимать много разных решений, но лишь некоторые из них могут определить нашу дальнейшую судьбу. В первую очередь к ним можно отнести решения, которые принимаются при управлении автомобилем. Любое решение представляет собой выбор.

При вождении это выбор наиболее безопасного в данных условиях режима движения автомобиля. Подобно лоцману, водитель должен провести свой автомобиль, минуя окружающие его опасности. Какие же решения он должен при этом принимать?

Прежде всего следует выбрать цель и маршрут движения, а также время начала поездки. Уже на этой вне дорожной стадии можно в большей мере уменьшить или, наоборот, увеличить опасность поездки. Например, выбрав наиболее безопасный маршрут и время движения, вы уменьшите количество опасностей, с которыми придется встретиться. Выехав заранее, получите необходимое спокойствие.

Теперь о самом движении. В вашей власти выбор курса движения автомобиля, т.е. его скорости и траектории, а также предупреждающих сигналов, т.е. способов взаимодействия с другими участниками движения.

Какая скорость лучше всего отвечает требованиям безопасности в данной ситуации? Когда и как выполнить маневр так, чтобы он был минимально опасен для вас и окружающих? Какие приемы управления автомобилем и сигналы лучше всего при этом использовать? Казалось бы, простые вопросы, но, как показывает практика, решаются они далеко не всегда наилучшим образом.

Дать готовые рецепты на все случаи дорожной жизни невозможно, но общие принципы, пользуясь которыми, вы сможете правильно решать задачи, поставленные дорогой, существуют. О них и пойдет речь.

Запас безопасности

Старайтесь двигаться так, чтобы вокруг вашего автомобиля всегда

было как можно больше свободного пространства. Чем больше окружающая вас «ничейная» зона, тем больше времени будет для наблюдения, осмысливания обстановки, выбора и реализации решения.

Плавность, безопасность, экономичность и комфортабельность движения — все это следствие умения поддерживать необходимую зону безопасности в любых дорожно-транспортных ситуациях. Ее размер и форма зависят от дорожных, транспортных и погодных условий. В любой момент времени свободное пространство вокруг автомобиля должно быть таким, чтобы позволяло исправить свою или чужую ошибку, т.е. избежать происшествия при неожиданном возникновении конфликтной ситуации.

Для удобства рассмотрения всю зону безопасности можно представить в виде трех частей: пространства спереди автомобиля, сбоку и сзади.

Зона безопасности впереди (дистанция). Представьте такую ситуацию: вы движетесь по городской дороге, и вдруг водитель лидирующего автомобиля неожиданно начинает резко тормозить. Успеете ли вы избежать попутного столкновения?

Для этого вам надо, во-первых, увидеть и осознать, что лидирующий автомобиль останавливается, во-вторых, перенести ногу на педаль тормоза и нажать ее. Если вы успеете сделать все это до того, как достигнете места, с которого другой водитель начал торможение (т.е. нажал на педаль тормоза), вы, возможно, успеете избежать столкновения. Значит, многое зависит от того, насколько близко вы двигались за лидером, т.е. соблюдали дистанцию.

К сожалению, очень часто дистанцию не соблюдают, и поэтому в городе попутные столкновения происходят чаще всех других видов происшествий.

Чтобы успеть остановить свой автомобиль при внезапной остановке движущегося впереди транспортного средства, нужно заранее предвидеть тот момент, когда лидирующий водитель начнет торможение, и постоянно поддерживать по меньшей мере 2-секундную дистанцию по отношению к нему. Такая дистанция обеспечивает необходимый запас времени и обзор обстановки

впереди.

Как ее определить? Лучше всего с помощью счета. Приметьте какой-нибудь неподвижный объект впереди вблизи дороги. Как только задний бампер автомобиля, движущегося впереди, минует этот объект, начинайте считать: одна тысяча один, одна тысяча два. Если вы произнесли «одна тысяча два» до того, как проехали этот объект, ваша дистанция недостаточна, ее необходимо увеличить.

Постарайтесь приучить себя соблюдать 2-секундную дистанцию. Это очень удобно: ориентироваться по времени, а не по расстоянию, которое всегда меняется в зависимости от скорости; 2-секундная дистанция — минимальная дистанция безопасности. Она приемлема для движения только в плотном транспортном потоке. Чаще всего дистанция должна быть больше.

Ниже перечислены ситуации, в которых надо увеличить дистанцию хотя бы до 4-5 с:

- впереди вас движется крупногабаритное транспортное средство, закрывающее обзор обстановки впереди. Увеличение дистанции позволяет увеличить боковой и передний обзор обстановки;
- скользкая дорога. Если автомобиль, движущийся впереди вас, внезапно тормозит, вам необходимо значительно большее, чем при движении на сухом покрытии, расстояние для остановки;
- впереди движется мотоцикл. Если мотоциклист опрокинется, вам понадобится дополнительное расстояние, чтобы его объехать. Вероятность падения мотоциклиста увеличивается при мокром дорожном покрытии, на металлических поверхностях, таких, как каркасы мостов или трамвайные пути, а также на гравии;
- водитель следующего за вами автомобиля собирается пойти на обгон. В этой ситуации следует снизить скорость, чтобы увеличить свободное пространство впереди вашего автомобиля и облегчить обгоняющему завершение маневра; ваш автомобиль сильно нагружен или имеет прицеп. Необходимость увеличения дистанции в этом случае связана с тем, что дополнительный груз увеличивает величину тормозного пути;

- вы подъезжаете к зоне, где возможно торможение лидирующего автомобиля, например к перекрестку, пешеходному переходу, реконструируемому участку дороги и т.п.

Иногда трудно выдерживать дистанцию до лидирующего автомобиля из-за того, что он постоянно без видимой необходимости замедляет движение или останавливается. Водитель такого автомобиля нарушает общий ритм движения и создает другим массу трудностей, впрочем, и себе такой дерганой ездой он ничем не помогает. Лучше всего держаться от него подальше, найдя себе место среди равномерно движущихся автомобилей.

Старайтесь двигаться по такой полосе, на которой движение более равномерно. На крайней левой полосе обычно скапливаются автомобили, поворачивающие налево. Поэтому лучше ехать правее, но крайняя правая полоса тоже не самая удобная, ритм движения потока может нарушаться из-за транспортных средств, въезжающих с примыкающих направлений или, наоборот, съезжающих на них, а также общественного транспорта, часто останавливающегося на обозначенных остановках.

Когда полос для движения всего одна или две, выбирать не из чего. Если же их три и более, лучше всего двигаться по средним полосам.

Зона безопасности сбоку (интервал). Свободное пространство должно быть по обе стороны вашего автомобиля, чтобы в случае возникновения опасности (например, выезд какого-нибудь автомобиля на вашу полосу) у вас имелась возможность уклониться от столкновения. «Атаки» на вашу полосу могут быть со стороны встречных автомобилей, автомобилей, движущихся попутно по соседней полосе, автомобилей, выезжающих с мест стоянки.

Если по какой-то причине встречный автомобиль оказался на вашей полосе, опасность очень велика, поскольку последствия лобового столкновения обычно самые тяжелые. При таких столкновениях скорости двух движущихся навстречу друг другу транспортных средств складываются. Поэтому старайтесь располагать свой автомобиль так, чтобы между вашим и встречным автомобилем была по меньшей мере одна полоса. По возможности не выезжайте на крайнюю левую полосу. На двухполосной дороге старайтесь двигаться по своей полосе как можно правее. Это особенно важно

на поворотах, где водитель встречного транспортного средства может не вписаться в поворот из-за неверно выбранной скорости, а также при подъезде к пересечениям, где он может повернуть налево без подачи предупреждающего сигнала.

Водители, движущиеся по соседним полосам, могут неожиданно начать перестроение, поэтому старайтесь не двигаться слишком близко к ним и не находиться в их «слепой» зоне. Соблюдайте боковой интервал и выбирайте скорость так, чтобы не попадать в «слепую» зону.

Стоящие автомобили могут неожиданно для вас начать выезжать со стоянки. Из-за стоящего автомобиля может появиться пешеход. Предвидя возможность появления этих опасностей, не приближайтесь к стоящим автомобилям слишком близко, оставляйте запас безопасности сбоку. Постоянно наблюдайте за ними. Сигналом того, что кто-то из них будет выезжать, может быть включение указателя поворота или стоп-сигнала. При движении по автомагистрали увеличивайте боковой интервал до автомобилей, выезжающих на автомагистраль, перестроением на левую полосу движения. Старайтесь не двигаться рядом с другими транспортными средствами при проезде выезда с магистрали, так как некоторые водители могут неожиданно начать перестроение на правую сторону для поворота или, передумав, резко повернуть с выезда обратно на магистраль.

Всегда увеличивайте боковой интервал при проезде мимо участников движения, которые могут вас не видеть. Например, водители, выезжающие со двора, обзор обстановки для которых ограничен зданиями, деревьями или стоящими транспортными средствами; дети, играющие в непосредственной близости от проезжей части; водители, выезжающие задним ходом со стоянки; водители автомобилей, стекла которых покрыты снегом, загрязнены или запотели; пешеходы, лица которых закрыты зонтиками.

В ситуации ограниченного обзора будьте особенно внимательны, увеличьте запас безопасности, снизьте скорость. Особенно это касается жилых зон, где вас подстерегает множество неожиданностей.

Зона безопасности сзади. Соблюдение безопасной дистанции сзади в большей степени зависит от того, кто движется за вами. Однако надеяться на него можно не всегда.

Если вы движетесь достаточно быстро, соблюдая установленные скоростные ограничения, и видите, что кто-то спешит и едет за вами почти вплотную, дайте ему возможность обогнать вас.

Если же движущийся сзади не торопится, а приблизился к вам на опасно близкую дистанцию просто из-за неграмотности, увеличьте дистанцию по отношению к движущемуся впереди до 3–4 с. Тогда в случае необходимости торможения у вас будет достаточно времени и места, чтобы тормозить плавно, давая этим возможность движущемуся сзади остановить автомобиль.

На загородной дороге старайтесь быть в одиночестве, не пристраивайтесь к проезжающим пачкам автомобилей.

Изменяя форму зоны безопасности, вы можете снизить вероятность столкновения в любой ситуации. Для этого надо выбрать наиболее подходящую траекторию и скорость движения. Например, если вы видите ребенка на правой стороне дороги, объезжайте его как можно левее. Если к вам на большой скорости приближается грузовик с прицепом, займите крайнее правое положение. Этим вы

обеспечите себе возможность успешного устранения последствий своих и чужих ошибок. Снижение скорости позволит не только облегчить выполнение избегающего маневра, но также уменьшит тяжесть возможного происшествия.

Старайтесь двигаться посередине полосы движения, которую вы выбрали, не отклоняясь вправо или влево. Тем самым вы обеспечите равномерное распределение свободного пространства с обеих сторон автомобиля. При увеличении вероятности присутствия невидимого вами участника ситуации необходимо увеличить свободное пространство с той стороны, где он может появиться. Например, вы подъезжаете к нерегулируемому перекрестку. Справа растут деревья, закрывающие обзор обстановки на примыкающей справа дороге. Каким образом можно увеличить безопасность в такой ситуации?

Подъезжайте к перекрестку как можно левее. Это позволит вам, во-первых, заметить помеху справа раньше, во-вторых, водитель автомобиля, подъезжающего справа, будет иметь возможность также раньше увидеть вас и затормозить, в-третьих, у вас будет дополнительное пространство, столь необходимое в случае возникновения конфликта. При проезде мимо стоящего транспорта, в особенности автобуса или троллейбуса, следует держаться по возможности левее, так как из-за него могут появиться люди, переходящие дорогу.

Довольно часто две или несколько опасностей появляются одновременно. Например, автомобиль, движущийся впереди, начинает поворачивать направо, а встречный транспорт завершает обгон. В этом случае можно рекомендовать такие варианты решений: увеличить зону безопасности со стороны одного из наиболее опасных объектов; увеличить зону безопасности с той стороны, где количество опасностей наибольшее.

Дорожная обстановка меняется постоянно, поэтому выбор наиболее безопасной траектории движения — непрерывный процесс. При этом старайтесь учесть следующие важные моменты.

Обеспечивает ли выбранная траектория движения наилучшую для данной ситуации зону безопасности? Какова ваша видимость? Видимость может быть ограничена холмами, поворотами дороги,

объектами, стоящими в придорожной области, другими транспортными средствами. Надо стараться так разместить свой автомобиль на проезжей части, чтобы вам была видна окружающая обстановка, а другие участники ситуации хорошо бы видели вас.

Не мешает ли ваш автомобиль движению потока? Чем меньше затруднений вы будете создавать для других, тем меньше их будет у вас самих.

Соответствует ли траектория вашего движения состоянию проезжей части дороги? На дорогах встречаются участники с пониженным коэффициентом сцепления, канавами, ухабами. Их надо избегать.

Следующий прием, который можно использовать для поддержания необходимой зоны безопасности, — это согласование по времени своего движения с характером дорожно-транспортной обстановки. Например, выбрав наилучшее место разъезда со встречным транспортом, вы можете снизить вероятность столкновения с ним. Для этого надо выбрать такую скорость движения, чтобы ваш разъезд произошел на участке, имеющем наибольшее свободное пространство. Избегайте разъезда на узком участке дороги или в местах, где присутствуют другие опасности: пешеходы, велосипедисты, плохая проезжая часть, недостаточная видимость и т.д. Допустим, двигаясь по узкой дороге, вы нагоняете велосипедиста, едущего по вашей стороне, в то время как впереди появляется встречный грузовик. В этой ситуации надо выбрать такую скорость, которая позволит избежать встречи с велосипедистом и грузовым автомобилем в одном месте. Если водитель грузовика или велосипедист совершает неожиданный маневр, у вас будет необходимое пространство на дороге, которое позволит исправить ошибку.

При выборе скорости движения исходите из наиболее возможных ошибок других участников ситуации. При этом поступайте так, чтобы ваши действия были понятны другим.

Теперь о выборе времени для совершения маневра. Старайтесь находить для выполнения маневра наилучшие условия. Например, не стоит обгонять на участках, имеющих скользкое покрытие или плохую видимость. Условия могут быть более благоприятны в какое-то определенное время. В это время и следует выполнять

маневр. Например, для поворота в узкий проезд надо выбрать такое время, чтобы исключить возможность встречного столкновения с транспортом, выезжающим из него. Обгон или смену полосы движения не надо начинать, находясь в «слепой» зоне. При совершении любого маневра старайтесь занимать как можно меньше места. Избегайте выполнения сразу двух маневров. Избегайте бессмысленных маневров. Если вы пропустили благоприятный момент для поворота, лучше сделайте его на следующем перекрестке.

Довольно распространенная ошибка — одновременное выполнение нескольких действий по управлению автомобилем, часть которых можно спокойно выполнить раньше или позже. Например, не стоит пытаться одновременно включать сигнал поворота, переключать передачу, устанавливая зеркало заднего вида и закуривать. К добру это не приведет. Ограничьтесь только самым необходимым для выполнения маневра. Старайтесь расположить ваш автомобиль при движении по дороге таким образом, чтобы другие участники движения видели вас. Одной из распространенных ошибок является движение в зоне невидимости. Старайтесь избегать движения сбоку и чуть сзади других автомобилей в течение длительного времени. Увеличьте скорость и проезжайте вперед либо немного отстаньте. Обгоняя автомобиль, постарайтесь миновать зону невидимости его водителя как можно быстрее. Чем дольше вы будете в ней находиться, тем больше будет опасность.

При совершении маневров на пересечениях дорог следует помнить, что наиболее опасен такой поворот, при котором вы пересекаете максимальное число полос. Поэтому поворачивайте с полосы, находящейся ближе всего к стороне поворота. Если вы поворачиваете налево, займите левую полосу. Если вы поворачиваете направо, займите правую полосу.

После поворота займите полосу, ближайшую к той, с которой вы повернули. При левом повороте выезжайте на левую полосу, при правом — на правую. Если вы хотите перестроиться, делайте это только после того, как закончили поворот и убедились в отсутствии помех.

Если вы уже выехали на перекресток, продолжайте движение. Если

начали делать поворот, закончите его. Изменение направления в последний момент часто приводит к ДТП