

Виктор Мазуркевич



**ПСИХОЛОГИЯ**  
ВОДИТЕЛЬСКОГО МАСТЕРСТВА

# **Виктор Степанович Мазуркевич**

## **Психология водительского мастерства**

**В книге подробно описана методика психологической подготовки и самоподготовки учащихся автошкол к уверенному, безопасному, спокойному и культурному вождению автомобиля. Книга включает в себя лекционный материал, тесты и упражнения, мнемотехники, рекомендации по развитию необходимых водителю психофизиологических качеств, а также приемы психологической саморегуляции. Издание представляет практический интерес для учащихся, преподавателей и мастеров производственного обучения автошкол, преподавателей и студентов психологических факультетов ВУЗов.**

### **Введение**

**Эта история началась в далеком 2000 году.**

**- Виктор, ты же психолог, - обратилась ко мне знакомая девушка Ольга, - помоги мне сдать на права! Через пять дней экзамен. Знаю, что не сдам. Сделай со мной что-нибудь, чтобы я не боялась!**

**Запрос показался мне интересным. Два дня я размышлял, что из техник НЛП и гештальт-терапии можно использовать для решения этой проблемы,**

адаптировал эти техники к конкретной ситуации – сдаче экзамена за рулем автомобиля. На третий день мы встретились в моем кабинете.

- А почему не в машине? – поинтересовалась Ольга.

- Я же не инструктор, я психолог! Мне твои навыки вождения до лампочки, мне нужны твои творческие способности, память, воображение, интеллект!

К счастью, с этим у Ольги оказалось все в порядке. Работа заняла примерно полтора часа. Ольга убежала, окрыленная. В отличие от нее, у меня сомнения в исходе экзамена оставались. Я не мог выбросить из головы эту сессию, постоянно размышлял, что можно было сделать еще, что стоило изменить, провести по-другому. Голова «пухла» от идей.

Волновался я зря.

- Я даже не заметила, как сдала, - кричала Ольга в трубку телефона, - и подруге подсказала кое-что из того, что мы делали. Мы двое сдали из пятнадцати девчонок! Я всем буду говорить, что это только благодаря психологии! Кстати, из парней сдали только четверо – примерно третья часть. Ты бы занялся этой темой, люди всегда будут учиться водить!

Эта мысль засела у меня в голове. Пару лет я «крутил» ее со всех сторон. Сообразив, что для работы с группой только НЛП и гештальт-подхода недостаточно, собирал и обрабатывал материалы по теории и практике подготовки водителей, вспоминал, какие трудности сам испытывал во время обучения, как их преодолевал. Потом мне в руки попался учебник *«Автотранспортная психология»* профессора А.Н.Романова, из которого я узнал,

**что есть, оказывается, такая наука! И что «водитель» - это не просто «лицо, которое управляет транспортным средством», а «оператор системы ВАДС (Водитель-Автомобиль-Дорога-Среда)». И что «особенности психофизиологии труда водителя» - это не «ощущение и восприятие», как до сих пор говорят в автошколах, а особенности работы нервной системы водителя, отличающие его психику от психики представителей других профессий. Оставалось придумать, как грамотно и эффективно донести принципы работы нервной системы водителя до учащихся автошкол. Составил программу тренинга и назвал его «Психология водительского мастерства».**

**И пошел «в народ». Договаривался с преподавателями автошкол и проводил вместо них занятия в группах – сначала только по «психофизиологии», потом еще и по «этике поведения водителя автомобиля». Экспериментировал с программой тренинга: то дополнял ее какими-то темами, то исключал отдельные темы из программы. Принципиально оставлял «за бортом» тренинга вопросы, которые**

**учащиеся рассматривают с преподавателем и инструктором или при желании могут сами найти в интернете. Несколько лет не мог сообразить, чего не хватает тренингу, в чем состоит то самое «недостающее звено», пока совершенно случайно не наткнулся на закон Йеркса-Додсона. Благодаря этому закону и разработанному на его основе тесту тренинг наконец-то приобрел законченную логическую форму. Отработав тренинг примерно в двух сотнях групп и убедившись в эффективности программы (в некоторых из групп процент сдачи экзаменов в ГАИ-ГИБДД доходил 90), наконец-то решил перенести методику проведения тренинга на бумагу.**

**Книга является своего рода стенограммой тренинга, оптимального по объему и содержанию материала и форме проведения. Коллеги-психологи, работающие в автошколах, могут применять книгу в качестве готового практического руководства, заменив некоторые моменты из моего личного опыта своими наработками. Замечу, что определенные нюансы работы я не раскрываю специально. Профессионалы поймут, что, как и зачем я делаю, а будущим водителям, для которых в первую очередь предназначена эта книга, лучше не перегружать свой мозг лишней информацией. Главное - что учащийся автошколы, который купит и не просто прочитает эту книгу, но и выполнит приведенные в ней упражнения и рекомендации гарантированно обеспечит себе сдачу экзамена на права с первого раза. Что? Ты уже открыл книгу и готов приступить к работе? Тогда возьми ручку, листок бумаги и – ПОЕХАЛИ!**

***Виктор Мазуркевич***

## **Встреча 1**

**Знакомство. Мотивы и мотивация. Психофизиология труда водителя. Психофизиологические качества личности водителя. Исследование и приемы развития индивидуальных психофизиологических качеств. Гендерные психофизиологические различия.**

**Я вхожу в класс.**

**- Здравствуйте, водители!**

**- Здравствуйте...**

**- А мы еще не водители, мы курсанты!**

**- Нет, мы учащиеся...**

**- Давайте знакомиться. Я – магистр педагогических наук, психолог, сертифицированный практик в искусстве нейролингвистического программирования. Занимаюсь автотранспортной психологией с 2000 года. Буду проводить у вас тренинг «Психология водительского мастерства». Можете обращаться ко мне просто – Виктор. Или - Тренер. Или**

**сразу задавать вопрос. Теперь желающие по очереди немного о себе. Имя, возраст, социальный статус, род занятий, цель обучения в автошколе. Начнем с вас:**

**- Меня зовут Максим. Мне 20 лет. Учусь в институте. Подрабатываю ремонтом компьютеров, установкой программ. Приходится много мотаться по городу. Правда, машину пока себе позволить не могу, права нужны на перспективу.**

**- Я – Лена. Возраст не скажу. После развода достались и дом, и машина, и двое детей. Одного надо в садик возить, другого – в школу. И самой на работу. Вечером в обратном порядке. В тренинге участвовать не хочу. Я что-то слышала про НЛП и боюсь, что вы меня запрограммируете. Или загипнотизируете.**

**- Меня зовут Марина. Мне 57 лет, пенсионерка. Мужа поймали за рулем с «остаточными явлениями», лишили прав на год. На электричке до дачи ехать полчаса, и идти потом столько же. Дети с внуками отдельно живут, у них свои заботы. Решили, что будет лучше выучиться мне. На машине все-таки удобнее. Да и здоровье у мужа пошаливает, мало ли что...**

**- Мне на работе повышение обещали! И служебную машину! Зарплата сразу раза в два повысится! Надо только права получить.**

**- У меня на работе у всех есть права. И подружки все на машинах. Чувствую себя «белой вороной». Я что – тупее всех?**

**- А мне права не нужны, просто интересно, чему и как учат в автошколе. Век живи – век учись!**

**- Вы представьте только: я вся из себя такая, с развевающимися на ветру волосами - за рулем новенькой «тачки» с откидным верхом. Мне друг обещал подарить! Красиво же!**

**- Ну, ладно. Достаточно. С остальными познакомимся «в процессе». Сейчас хочу успокоить Лену: обещаю без вашего согласия лично вас не «программировать». И не гипнотизировать. И тем более не «зомбировать». Вы не поверите – некоторые даже такого от НЛПеров ожидают! Довольно распространенное явление – люди боятся того, о чем знают только понаслышке.**

**Теперь давайте попробуем проанализировать и систематизировать ваши ответы.**

**Понятно, что каждый из вас собирается удовлетворять какие-то потребности. Именно удовлетворение потребностей лежит в основе деятельности человека, в отличие от животного, поведением которого управляют инстинкты. Чем яснее мы будем это осознавать, тем успешнее будет наша деятельность. Марина, попробуйте перечислить потребности, которые здесь упоминались, хотя бы основные.**

**- Мне нужно быстрее и удобнее перемещаться. Как это**

**назвать? Мобильность и комфорт? Что еще... У всех по-разному. Кто-то говорил о красоте, кто-то о повышении зарплаты, кто-то хочет узнать новое...**

**- Тогда давайте разберем потребности согласно шкале иерархии этих самых потребностей. Слышали о «пирамиде Маслоу»? Смотрите сюда (Рис. 1.1.)**



**Рис. 1.1.**

**Это один из множества вариантов пирамиды Маслоу, графически выражающей различные уровни наборов целей, или человеческих потребностей**

**(того, что необходимо для поддержания жизнедеятельности и развития личности и общества).**

**На двух нижних уровнях - потребности, которые Маслоу отнес к низшим. Никто из вас, кстати, не называл ни голод, ни сон или секс, ни стабильность и защищенность. Тем не менее, если мы проанализируем эти уровни, то выяснится, что все эти потребности так или иначе можно увязать с приобретением и вождением автомобиля.**

**Начнем с физиологии. Кто говорил о повышении зарплаты, т.е. материального уровня? Это позволит вам приобретать более качественные, здоровые продукты питания и напитки. В дальней дороге в машине можно и выспаться, если ночь и усталость застали вас вдали от населенного пункта. Теперь секс... Ну что вы улыбаетесь? Вы все здесь взрослые люди. Кто из вас еще не занимался сексом в машине – поднимите руку. Ну, смелее! Вот видите! Ладно, это шутка такая. За все время проведения тренинга только один человек поднял руку. Правда, я не во всех группах задаю этот вопрос. Догадываюсь, что если бы я спросил, кто уже занимался сексом в машине, руку тоже никто не поднял бы. Люди обычно стесняются говорить о сексе и «высовываться» тоже не любят. Между тем, в других странах на эту тему проводятся серьезные исследования.**

**Например, по статистике, половина американцев первый сексуальный опыт приобретают в автомобиле. До трети американцев были зачаты именно на сиденье авто! Компания «Хонда» проводила опрос в Великобритании и выяснила, что более половины англичанок занимались любовью в машине. Есть данные опросов, которые утверждают, что эта цифра на самом деле процентов на 15-17 выше. Примерно для**

**четвертой части британцев рождественская вечеринка заканчивается сексом с коллегой в припаркованной возле офиса машине.**

**Автомобильные концерны не из чистого любопытства проводят подобные исследования. По их результатам принимаются меры по «обустройству» салона автомобиля для подобного рода «мероприятий». Понятно, что любители этого дела выберут и более удобную для секса машину. Поза «ноги в окнах, голова под рулем» вряд ли кто-то устроит. И если секс в автомобиле может быть следствием банального отсутствия более подходящего места для свидания, то ПЕРВЫЙ сексуальный опыт именно в автомобиле может привести к тому, что в другой обстановке человек не сможет испытывать столь же яркие впечатления, и будет искать их в машине снова и снова. Опасность представляет и стремление к «экстриму» - сексу во время движения. Приняв**

**максимальные меры предосторожности, можно избежать катастрофы (в американском фильме «Погоня» с Чарли Шином в главной роли процесс (в смысле «акт») закончился благополучно), но вполне вероятен и трагичный для «экстремалов» исход (как в американском же фильме «Премия Дарвина). Учтите эти нюансы на будущее.**

**Перепрыгнем на некоторое время через второй уровень. Тем более, что потребностей, относящихся к нему, никто из вас не назвал. На всех остальных уровнях вы увидите либо те же слова, которыми описывали свои потребности, либо их синонимы. Пройдя по всем уровням, каждый из вас может определить приоритетные потребности, более актуальные для вас в настоящий момент. Кто-то хочет экстрима, для кого-то дороже самовыражение, или «понты». Это значит (по Маслоу), что удовлетворение потребностей, находящихся на более низком уровне, на сегодняшний день вас устраивает.**

**- Ну что, утомил я вас скучной лекцией? Нет? Ну, все равно, немножко отвлечемся. И развлечемся заодно. Вот здесь у меня полоски из плотного картона длиной 12 сантиметров, шириной 4 сантиметра. Лена, Максим, передайте их назад и на соседние ряды. Оставляйте по одной картонке на стол. Кто сидит за столом один – пересядьте к кому-нибудь. Сейчас будет тест, он выполняется в парах. Но сначала скажите мне: что такое РЕАКЦИЯ?**

- Это скорость, с которой...**
- Нет!**
- Это время, за которое...**
- Нет!!**
- Это... ответ...**
- Ну???**
- Ответ организма на раздражитель?**

- **Правильно!** Я не загружал вас определениями. Я не говорил вам, что **«Автотранспортная психология – это научная дисциплина, изучающая объективные закономерности процессов информационного взаимодействия человека и автомобильной техники в системе ВАДС (Водитель-Автомобиль-Дорога-Среда)»**, и что сев за руль автомобиля, вы становитесь элементом, причем самым важным, этой системы. **«Человеческий фактор»**, согласно автотранспортной психологии, - это **«совокупность всех физических и психических свойств личности и их влияние на успешность трудовой деятельности водителя»**, а **«Психофизиология - это наука о протекании физиологических реакций при изменяющихся психологических условиях»**. Между прочим, **«психофизиология труда водителя»** – основная тема нашей сегодняшней встречи! А что такое ощущение и восприятие я даже говорить вам не буду. Потому, что знание таких вещей никак не повлияет на **«успешность вашей деятельности»** за рулем. Единственное определение, которое вам нужно четко усвоить:

## **РЕАКЦИЯ – ОТВЕТ ОРГАНИЗМА НА ДЕЙСТВИЕ РАЗДРАЖИТЕЛЯ**

**- Скажите, Лена, как вы представляете деятельность водителя? Что вы будете делать, сидя в автомобиле?**

**- Буду делать то, чему меня научат в автошколе: крутить руль, нажимать педали, переключать передачи, соблюдать ПДД, подчиняться требованиям сотрудников ДПС... Все очень просто!**

**- Скажу по секрету: это еще проще, чем вам кажется. Но сначала мы выполним тест. Вот его условия:**

**Один из вас пусть возьмет картонную полоску. Держите ее над столом на высоте примерно 20 сантиметров. Над столом. Держим вертикально за верхний край. Над столом! Второй участник теста держит два пальца на уровне нижнего обреза. Картонку не хватать! Расстояние между пальцами – сантиметр-полтора. Тот, кто держит полоску, без предупреждения ее отпускает, а второй, пока полоска летит, должен ее поймать. Говорил же: НАД СТОЛОМ!!! Картонку не бросать, один просто разжимает пальцы, другой смыкает. По пять попыток каждому...**

**- Ну, как успехи?**

**- Виктор, а если у меня не получается картонку ловить, я что – не гожусь в водители?**

**- Ну что вы, Марина! Успокою вас: тест не оценочный, а демонстрационный. К тому же очень легко натренироваться ловить картонку сто раз из ста. На примере данного теста я показал вам всем, как**

**работает ваша нервная система. Я запрограммировал вас вербально (при помощи слов) на определенные действия: пока картонка висит неподвижно, она для вас раздражителем не является. Как только она начала двигаться, глаза сообщили мозгу, что появился раздражитель. Мозг дал сигнал руке: сомкнуть пальцы. Не отбить картонку, не отдернуть руку – а поймать, т.е. поступить согласно программе, заложенной мной в ваш мозг! Кстати, более показательным в этом отношении является не количество успешных попыток поймать картонку, а количество повторений мной некоторых условий теста, т.е. усвоение вами программы.**

**- Виктор, вы же обещали не программировать меня!**

**- Я соврал, Лена. Так было проще в тот момент. Зато вы увидели, что представляет собой обычное «программирование». Скажу больше: вас программируют каждый день все окружающие вас люди. Начиная от самого вашего рождения (а определенные программы заложены в вас генетически еще и до рождения). Любое общение, любое обучение – это усвоение и выполнение определенных программ.**

**- А обучение вождению?**

**- А чем, по-вашему, занимаются с вами преподаватель «Основ управления транспортными средствами» и ваш инструктор? Вот в чем заключается, согласно автотранспортной психологии,**

## **первая психофизиологическая особенность труда водителя:**

### **1.ДЕЙСТВИЯ ВОДИТЕЛЯ АВТОМОБИЛЯ – ОТВЕТНЫЕ РЕАКЦИИ НА РАЗДРАЖИТЕЛИ**

**Ваш преподаватель «Основ управления...» программирует вас на выполнение определенных действий за рулем в соответствии с программой обучения, правилами дорожного движения, различными регламентами, другими техническими нормативными правовыми актами. Методика обучения – это методика ПРОГРАММИРОВАНИЯ. Сначала вас программирует преподаватель, потом вы отрабатываете выполнение программ, решая задачи на компьютере, потом – на дороге вместе с инструктором. В дальнейшем, когда вы получите права и начнете ездить самостоятельно, вы будете заниматься САМОПРОГРАММИРОВАНИЕМ. Сев за руль автомобиля, вы будете закладывать в свой мозг программу: конечный пункт назначения**

**и маршрут движения. А во время езды что вы будете делать?**

**- Реагировать на раздражители?**

**- Правильно! И в зависимости от наличия различных раздражителей и их совокупности корректировать программу, которую вы сами в себя «загрузили».**

**- А какие это раздражители?**

**- Да вот же они, раздражители, на плакатах, висящих на стенах! Дорожные знаки, разметка, светофоры, автомобили, движущиеся в попутном, встречном и «поперечном» направлениях, регулировщики и инспекторы ДПС. А как, бывает, пешеходы «раздражают» водителя, особенно медленно-медленно переходя дорогу, да еще и разговаривая при этом по мобильнику. Вы сами себя так ведете? Надеюсь, после сегодняшней встречи вы задумаетесь о том, как не стоит вести себя на дороге. Кто-то первым сказал очень интересную мысль: чем больше моих друзей получают права, тем осторожнее я перехожу дорогу.**

**- Как вам, Максим, такой взгляд на суть вождения?**

**- Класс! Мне, программисту, такое и в голову не приходило!**

**- Кстати, один из постулатов НЛП гласит:**

<p style="text-align: center;"><b>ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ОРГАНИЗМ И МОЗГ ПОДОБНЫ КОМПЬЮТЕРУ</b></p>
---

**- Если кого-то из вас оскорбляет или унижает такое сравнение, подумайте о том, что человек существует в сотни тысяч раз дольше, чем компьютер. Что это человек создал и компьютер, и программы для него, а не наоборот. И вообще, если вас или ваши чувства оскорбляет что-то, не относящееся непосредственно к вам, лучше вместе с психологом выяснить причину и**

**проработать именно эту проблему. А человек разумный и с адекватной нормальной самооценкой постарается использовать все свои внутренние ресурсы, всю мощь своего мозга, чтобы действовать максимально эффективно.**

**- Пойдем дальше. Мы определили мотивы, а теперь займемся мотивацией. Пустите по рядам листочки. Это таблица № 1 - опросный лист теста на уровень мотивации:**

№ п.п.	Вопрос	Варианты ответов/баллы		
1.	Вы начнете самостоятельно водить автомобиль...	Сразу после получения в/у 5	Не раньше, чем через 3-6 месяцев 3	Точное время не известно 0
2.	С началом вождения автомобиля уровень вашей жизни...	Улучшится значительно 5	Улучшится незначительно 3	Не изменится 0
3.	Обучение в автошколе...	Вы оплатили самостоятельно полностью 5	Вы оплатили самостоятельно частично 3	Вам оплатили другие 0
4.	Телепередачи на тему безопасности дорожного движения...	Вы смотрите регулярно 5	Вы смотрите иногда 3	Не смотрите 0
5.	Дальние поездки (в другие города, за город, на работу)...	Вы совершаете часто 4	Вы совершаете иногда 2	Не совершаете 0
6.	Проблемы, связанные с обслуживанием автомобиля...	Вы готовы решать самостоятельно 5	За вас будут решать другие 2	Когда возникнут, тогда и будете думать 0
7.	Вы понимаете, что придется нести ответственность за ДТП, виновником которого вы можете стать.	Вы к этому готовы 5	Мысль об этом вас пугает 2	Не задумывались об этом 0
8.	Вам снятся сны, в которых вы водите автомобиль...	Часто 3	Иногда 1	Никогда 0
9.	Вы читаете дополнительную литературу по вождению автомобиля, не предусмотренную программой обучения.	Да, стараюсь найти и прочитать всё, что может пригодиться 5	Иногда, если попадется 2	Нет, не считаю нужным 0
10.	Обучение в автошколе вы считаете.	Полезным 5	Полезным частично 3	Напрасной тратой времени 0
11.	Сколько личного времени вы уделяете решению задач по вождению.	Всё свободное время и даже по ночам 5	Немного 3	Хватает того, что делаете на занятиях 0
12.	Субъективная оценка сложности овладения навыками вождения.	Оцените по десятибалльной шкале от «Очень сложно» –3 балла до «Очень легко» - 10 баллов. / ____ /		
	Сумма баллов			

**- Сейчас вам нужно из трех предложенных ответов на вопрос выбрать тот, который кажется вам более правильным, чем два других. Возьмите ручку и обведите цифру, соответствующую этому ответу. Не обдумывайте долго каждый ответ, включите интуицию. Вопросы есть?**

**- Почему разные максимальные оценки на вопросы?**

**- При разработке теста я оценивал проявление и влияние отдельных факторов на уровень мотивации. Все это делалось чисто интуитивно. Были бы другие вопросы, другие оценки – другими были бы и результаты испытаний теста. Этот же тест испытывался в экспериментальной группе, в которой я проводил тренинг (результат сдачи экзамена на права – 87%) и в пяти контрольных, в которых тренинг не проводился. Кстати, в контрольных группах результат сдачи экзамена был в среднем процентов на 10 выше, чем обычные 20-25%. Могу объяснить это тем, что обдумывание ответов на вопросы, приведенные в тесте, замотивировало их на более серьезное и ответственное отношение к учебе.**

**- А почему в ответах на 12-й вопрос минимальный оценивается на 3 балла? Почему не 0?**

**- Я думаю, что если бы оценка вами своих способностей была нулевой, вас бы здесь просто не было. Как правило, человек не берется за выполнение**

**задачи, если провальный результат для него очевиден. Еще вопросы есть? Все заполнили опросный лист? Нет, передавать его мне не нужно, он останется у вас. Сейчас мы займемся интерпретацией теста.**

**Посмотрите на этот график (Рис 1.2.)**



**Рис. 1.2.**

**Кривая в форме колокола графически выражает закон Йеркса-Додсона (Йеркс и Додсон – это два разных человека!), сформулированный в 1908 году.**

**Законом Йеркса - Додсона в психологии называют зависимость результатов действий от интенсивности мотивации. Известно, что для того, чтобы осуществлялась деятельность, необходима достаточная мотивация. Вначале, по мере роста мотивации, улучшается и эффективность деятельности. Однако существует определенная граница, за которой дальнейшее увеличение мотивации приводит к ухудшению результатов. Если мотивация слишком сильна, увеличивается уровень активности и напряжения, вследствие чего в деятельности (и в поведении) наступают определенные**

разлады, то есть эффективность работы ухудшается. Это происходит потому, что высокий уровень мотивации вызывает нежелательные эмоциональные реакции (напряжение, волнение, стресс и т. п.), что и приводит к ухудшению деятельности.

Уровень мотивации, при котором деятельность выполняется максимально успешно, называется оптимумом мотивации. Словесно закон выражается двумя фразами:

- 1. Дела средней сложности лучше делать при среднем уровне мотивации.**
- 2. Чем сложнее для человека выполняемая деятельность, тем более низкий уровень мотивации является для нее оптимальным.**

Средний уровень мотивации не равен среднему арифметическому между минимальным и максимально возможным значениями набранных баллов. Оптимум мотивации для этого теста устанавливался по результатам

**анализа сдачи экзаменов в контрольных группах. Подавляющее число учащихся, сдавших экзамен с первого раза, показали результат в интервале от 37 до 43. Это не значит, что те, у кого было меньше 37 и больше 43 экзамен не сдали. Просто это были единичные случаи.**

**- У меня 33 балла!**

**- А у меня 48!**

**- Я говорил о результатах, показанных контрольными группами, в которых тренинг по психологической подготовке не проводился. Там я не занимался интерпретацией результатов теста. Для вашей группы после прохождения тренинга эти цифры практического значения иметь не будут. И проблем со сдачей у вас не будет тоже.**

**- Выходит, мы зря выполняли этот тест???**

**- А как бы я вам все объяснил, если бы мы это не сделали? На пальцах?! Теперь, после интерпретации результатов, вы понимаете, как влияет уровень мотивации на результат. Да, обратите внимание на 12-й вопрос. Это своего рода поправочный коэффициент. Если обучение дается вам трудно, но при этом уровень мотивации низок – ваши шансы сдать экзамен повышаются. Кто знает, почему?**

**- Потому, что я не буду волноваться?**

**- Умница! Все правильно! У дамы, которая сказала: «Мне права не нужны, мне просто интересно» шансов сдать на права (если она все-таки решит пойти на экзамен) с первого раза больше, чем у того, кто думает «не сдам на права – меня все друзья засмеют», или «не сдам - прощай мечта о повышении». При одинаковом уровне сложности обучения, конечно.**

**А теперь вернемся к мотивам, к пирамиде Маслоу. Помните, мы пропустили второй уровень «Потребность в безопасности?» Посмотрите на вторую половину графика Йеркса-Додсона. Видите там слова «Спад эффективности из-за роста тревоги»? Это соответствует второй из психофизиологических особенностей труда водителя:**

## **2.ВЫРАЖЕННОЕ НЕРВНО-ПСИХИЧЕСКОЕ НАПРЯЖЕНИЕ ВОДИТЕЛЯ**

**Здесь мы наблюдаем неосознаваемый конфликт между необходимостью удовлетворения одной из базовых потребностей - потребности в безопасности - и желанием удовлетворить другие потребности посредством вождения автомобиля. Понимая, что вы еще недостаточно подготовлены к самостоятельному вождению, что ваши ошибочные действия могут привести к аварии, что вы несете полную ответственность за то, что произойдет по вашей вине с вами и с другими людьми, вы испытываете состояние, которое и называется «выраженное нервно-психическое напряжение». Чем лучше водитель подготовлен, тем слабее выражено это самое напряжение. Опытные водители**

**его просто не замечают. Неопытные из-за волнения и тревоги часто не замечают важных раздражителей, что приводит к неадекватным поступкам. Но и опытные водители часто оказываются не готовы нести ответственность за последствия своих ошибочных или заведомо противоправных действий. Этим объясняется то, что водители скрываются с места ДТП, даже понимая, что этим усугубляют свою вину.**

**Личная ответственность является основным побочным эффектом, который снижает мотивацию, мешает максимально серьезно относиться к учебе. И раз уж мы затронули эту тему, запишите ЗАДАНИЕ НА ДОМ: провести экологическую экспертизу изменений, которые неизбежно с вами произойдут после получения прав и приобретения автомобиля.**

**КОНЕЦ ОЗНАКОМИТЕЛЬНОГО ФРАГМЕНТА.  
ПОЛНОСТЬЮ ПРОЧИТАТЬ ИЛИ СКАЧАТЬ КНИГУ  
В ОБЫЧНОМ ИСПОЛНЕНИИ МОЖНО НА САЙТЕ  
ЛитРес. Авторы**

**СОДЕРЖАНИЕ ПРОГРАММЫ**  
**психологической подготовки учащихся**  
**автошкол**  
**«Психология водительского мастерства»**

**Составитель: магистр педагогических наук,  
психолог В.С. Мазуркевич**

**Тема 1. Психофизиология труда водителя.**

**Теоретическая часть.**

**Водитель как оператор системы ВАДС.**

**Надежность водителя и факторы, ее определяющие – профессиональная пригодность, подготовленность, высокая работоспособность.**

**Характерные психофизиологические особенности деятельности водителя как оператора системы ВАДС:**

- 1. Действия водителя автомобиля - ответные реакции на раздражители.**
- 2. Выраженное нервно-психическое напряжение водителя.**
- 3. Активный поиск недостающей информации в условиях ограниченной видимости.**
- 4. Прогнозирование - предвидение вероятностного развития дорожной обстановки.**
- 5. Периодическое чередование двух противоположных факторов – монотонности и информационной перегрузки**
- 6. Постоянная и высокая степень готовности к действиям при неожиданном изменении дорожной обстановки.**
- 7. Неравномерность и неопределенность поступающей информации**
- 8. Работа в условиях навязанного темпа и дефицита времени**
- 9. Непрерывность и дискретность.**

**Мотивы и мотивация. Зависимость эффективности обучения вождению от уровня мотивации.**

**Психофизиологические качества личности водителя. Приемы развития индивидуальных психофизиологических качеств личности водителя.**

**Гендерные психофизиологические качества личности водителя.**

**Практическая часть.**

**Тест на определение уровня мотивации.**

**Выявление и анализ побочных эффектов.**

**Тест на скорость реакции.**

**Тест на периферическое зрение.**

**Тест на способности к быстрому распределению и переключению внимания.**

**Тема 2. Психология безопасного вождения.**

**Теоретическая часть.**

**Основные принципы и задачи управления обучением безопасности движения.**

**Психологические трудности на различных этапах обучения вождению.**

**Обзор мер, применяемых для снижения аварийности на дорогах.**

**Понятие активной и пассивной безопасности.**

**Анализ причин игнорирования водителем требований безопасности.**

**Возраст и профессиональное мастерство управления автомобилем.**

**Психологические факторы, негативно влияющие на безопасность дорожного движения.**

**Употребление алкоголя, лекарственных препаратов, курение, утомление, эмоции, разговоры по сотовому телефону.**

**Влияние на состояние и поведение водителя музыки и запахов.**

**Влияние на поведение водителя социальных факторов – норм общественной морали и**

**нравственности, культуры, искусства, рекламы, средств массовой информации.**

**Агрессивный стиль вождения. Анализ причин агрессии на дорогах.**

**Практическая часть.**

**Мнемотехники (методы запоминания информации), облегчающие усвоение теоретических вопросов и практических навыков подготовки водителей.**

**Тест на индивидуальную предрасположенность к рискованному поведению.**

**Основы саморегуляции психических состояний в процессе управления транспортным средством и в конфликтных ситуациях.**

**Психологическая помощь и самопомощь при дорожно-транспортных происшествиях. Ауторегуляция дыхания, минутная релаксация и др.**

**Тема 3. Культура дорожного движения.**

**Понятие культуры дорожного движения. Повышение культуры дорожного движения как основная мера по снижению числа дорожно-транспортных происшествий.**

**Водительская этика и солидарность. Дорожный семафор.**

**Культура общения с сотрудником ДПС.**

**Мазуркевич Виктор Степанович**

**Психология водительского мастерства.**

**Специальная литература**

**e-mail: [5782780@rambler.ru](mailto:5782780@rambler.ru)**

**Viber: +37529 6597927**