

Виктор Мазуркевич



**ПСИХОЛОГИЯ**  
ВОДИТЕЛЬСКОГО МАСТЕРСТВА

Виктор Мазуркевич

**Психология  
водительского мастерства**

«Автор»

2018

## **Мазуркевич В. С.**

Психология водительского мастерства / В. С. Мазуркевич —  
«Автор», 2018

В книге подробно описана методика психологической подготовки 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.

© Мазуркевич В. С., 2018

© Автор, 2018

## Виктор Мазуркевич

# Психология водительского мастерства

### 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 только «...лицо, управляющее транспортным средством», а еще и «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 подруги 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 учишь!

– 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 вожделением 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 кого-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:

### 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:

### ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ОРГАНИЗМ И МОЗГ ПОДОБНЫ КОМПЬЮТЕРУ

– 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 уро-вень вашей жизни...**

**Улучшится значительно**

**5**

**Улучшится незначи-тельно**

**3**

**Не изменится**

**0**

**3.**

**Обучение в автошколе...**

**Вы оплатили самостоя-тельно**

**полностью 5**

**Вы оплатили самостоя-тельно 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 само-стоятельно**  
**5**  
**За вас будут решать другие**  
**2**  
**Когда возникнут, тогда и бу-дете думать 0**

**7.**  
**Вы понимаете, что придется нести ответственность за ДТП, виновником кото-рого вы можете стать.**  
**Вы к этому готовы**  
**5**  
**Мысль об этом вас пугает**  
**2**  
**Не задумыва-лись 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 авто-мобиля, не преду-смотренную про-граммой обучения.**  
**Да, стараюсь найти и про-читать 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:

*Дела средней сложности лучше делать при среднем уровне мотивации.*

*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:

### 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. Вот на какие вопросы вам нужно ответить:

- *Приемлемы ли эти изменения для того, кем я являюсь?*
- *Есть ли такие части моей личности, которые протестуют против этих изменений?*
- *Приемлемы ли эти изменения для того, кем я был раньше – ребенка во мне?*
- *Будут ли эти изменения приемлемы для меня в будущем, не будут ли они иметь для меня негативных последствий?*
- *Будут ли эти изменения приемлемы для моего окружения? Не столкнутся ли эти изменения с сопротивлением со стороны других людей?*

Сейчас ничего не спрашивайте. Если вам что-то непонятно, постарайтесь обдумать вопросы и найти ответы самостоятельно. Можете выбрать один вопрос и сосредоточиться на

нем перед сном. Потом переходите к следующему. Если при ответе на вопрос будете испытывать сильное внутреннее сопротивление – постарайтесь понять, что именно его вызывает.

Ответы на эти вопросы помогут вам найти и нейтрализовать отрицательные побочные эффекты от нового умения. Вот вам несколько утрированный и грубоватый пример такого эффекта.

Представьте: молодая семья, детей пока нет, любят проводить время в компании друзей. Приезжают на машине, муж за рулем. Жена отрывается на всю катушку, муж ограничивается минералкой и кофе-чаем. Наконец жена уговорила мужа разрешить ей выучиться в автошколе, получила права. Приезжают на очередную тусовку. Муж сразу наливает стопарик водки, опрокидывает...

Жена в панике:

– А как же мы домой поедим?

Муж:

– Придется, дорогая, тебе машину вести.

– Я права не взяла!

– Не беспокойся, вот они, твои права.

Весь вечер жена с тоской наблюдает, как «накачивается» ее любимый супруг, затем грузит его бесчувственное тело в машину, проклиная тот день... Что смеетесь, Лена? Узнали кого-то из друзей?

– Не в самую точку, но очень похоже! Многие после этого ссориться стали чаще. У кого-то и до развода доходило. Теперь понимаю, что такое «побочные эффекты», и смысл вопросов тоже понимаю.

– Подумайте еще вот о чем. Машина – это не просто красивая игрушка, а средство передвижения, т.е. техника. За ней надо ухаживать. Где-то парковать. Техосмотр и техобслуживание, ремонты, замена колес летних на зимние и наоборот, замена деталей, масла и фильтров и еще масса разных вещей. Все это стоит денег. И про все это надо хоть немножко знать. Как, Лена, справитесь?

– А мне есть кому позвонить, если с машиной что-то случится!

– А по каждому вопросу не назвонишься. Более того, можно и не сообразить, про что спрашивать, что-то нужно обязательно знать и самому. Незнание приводит к ситуациям из ряда анекдотических. Например, читал я о девушке, которая в бачок стеклоомывателя заливала масло. Другая вместо бензина заправила свою машину дизельным топливом, решила, что буквы ДТ на заправочном пистолете означают «для тойот».

– Можно подумать, мужчины знают все...

– Нет, Марина, радуйтесь, и мужчины не все знают. И глупости совершают. Один перед техосмотром ножом углубляет протектор до самого корда, другой, пострадавший в ДТП, откупается от настоящего виновника потому, что думает, что «Мерседес» главнее «Москвича». А вот еще случай. Идет девушка по тротуару вдоль дома. Мимо медленно проезжает машина. Решил водитель шлепнуть девушку по...мм...«филейной части». Ну и шлепнул. А руку, хоть скорость и небольшая была, убрать не успел. В итоге два перелома: у нее – шейки бедра, у него – плечевой кости.

– Ужас! А зачем вы нам такие истории рассказываете?

– Чтобы вы думали, перед тем, как что-то сделаете. Особенно перед тем, как соберетесь пошалить за рулем. Любая шалость и просто непродуманный поступок может вам дорого обойтись.

– Тренер, а вы чего хотите добиться своими рассказами: повысить нашу мотивацию или наоборот – опустить ниже плинтуса?

– Конечно, повысить!

– Так мы же при этом будем больше нервничать!

– Не обязательно. Во-первых, чем сильнее вы будете замотивированы, тем более серьезно и ответственно будете относиться к учебе, искать дополнительную информацию в интернете, смотреть телепередачи на тему безопасности дорожного движения. Во-вторых, я познакомлю вас с приемами психологической саморегуляции, т.е. способами контролировать и менять свое психологическое состояние. Ну, а в-третьих, я серьезно рассчитываю на поправку советского психолога А.А.Леонтьева к закону Йеркса-Додсона. Согласно этой поправке в некоторых случаях при усилении мотивации происходит всплеск эффективности (Рис. 1.3.).

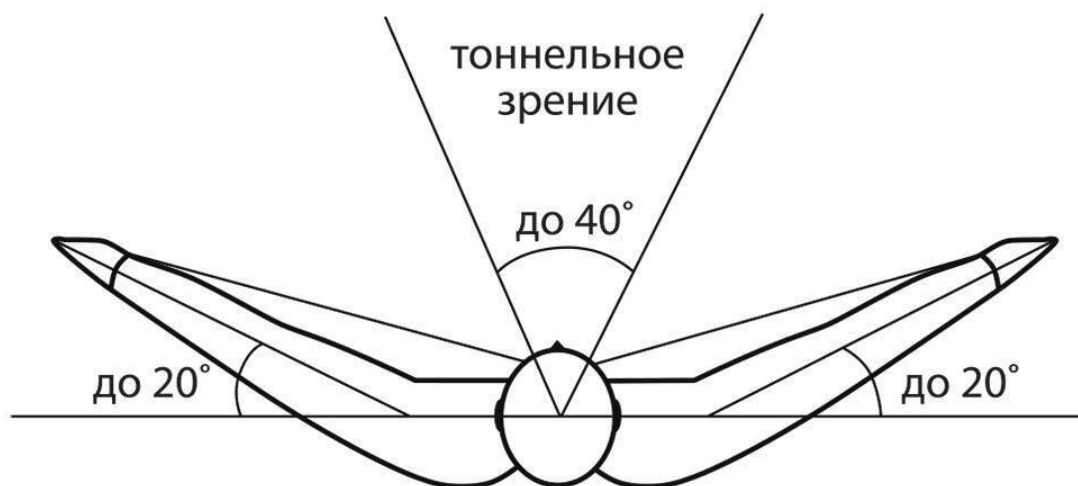
Если вдруг кому-то в голову придет мысль: «да ну его к черту, столько обходилась без машины – обойдусь и дальше», – поищите дополнительные стимулы, и у вас откроется «второе дыхание». Как, например, у мужчины, который, убегая от разъяренного быка, перепрыгнул через двухметровый забор. Или у матери, поднявшей легковушку с одной стороны, чтобы вытащить попавшего под нее ребенка. В обоих случаях мотивация запредельная – собственная жизнь для мужчины и жизнь ребенка для матери. Любой другой мужчина, как говорится, «в обморок наложил бы». А женщина сидела бы и рыдала, заламывая руки. Конечно, это исключительные случаи, но вы должны знать: если у вас есть проблема психологического характера – у вас есть и все ресурсы для ее решения. Просто вы не знаете пока, как к этим ресурсам подступиться. Но тренинг вам поможет.



**Рис. 1.3.**

– Загрустили? Тогда небольшая разминка. Встаньте. Разведите руки в стороны. Смотрите прямо перед собой. Медленно сводите руки вперед, пока не заметите их боковым зрением. Руки не опускать! Теперь приблизительно оцениваете угол между первоначальным положением руки и тем, в котором вы ее заметили. Вот вам схема этого теста (Рис. 1.4.)

Для водителя очень важна способность видеть, что происходит впереди и при этом контролировать обстановку по сторонам. Эта способность выражается величиной пространства справа и слева от вас, которое вы можете видеть, держа голову прямо и глядя прямо перед собой. Именно эту величину вы только что определяли. Если угол между положением рук, в котором вы их заметили, и исходным меньше 20°, у вас хорошее боковое зрение.



**Рис. 1.4.**

– А я их почти сразу увидела. Я что-то неправильно сделала?  
– Ну почему же? Такое часто встречается.  
– А у меня угол больше 20°. Это опасно? С этим можно что-то сделать?  
– Если человек видит пространство перед собой в пределах 40°, это называется «тоннельное зрение». Для водителя это серьезный недостаток. Обычно рекомендуют компенсировать его повышением внимания и осторожности и снижением скорости при проезде участков, где возможно появление опасности сбоку. При этом водителю приходится часто поворачивать голову влево-вправо.

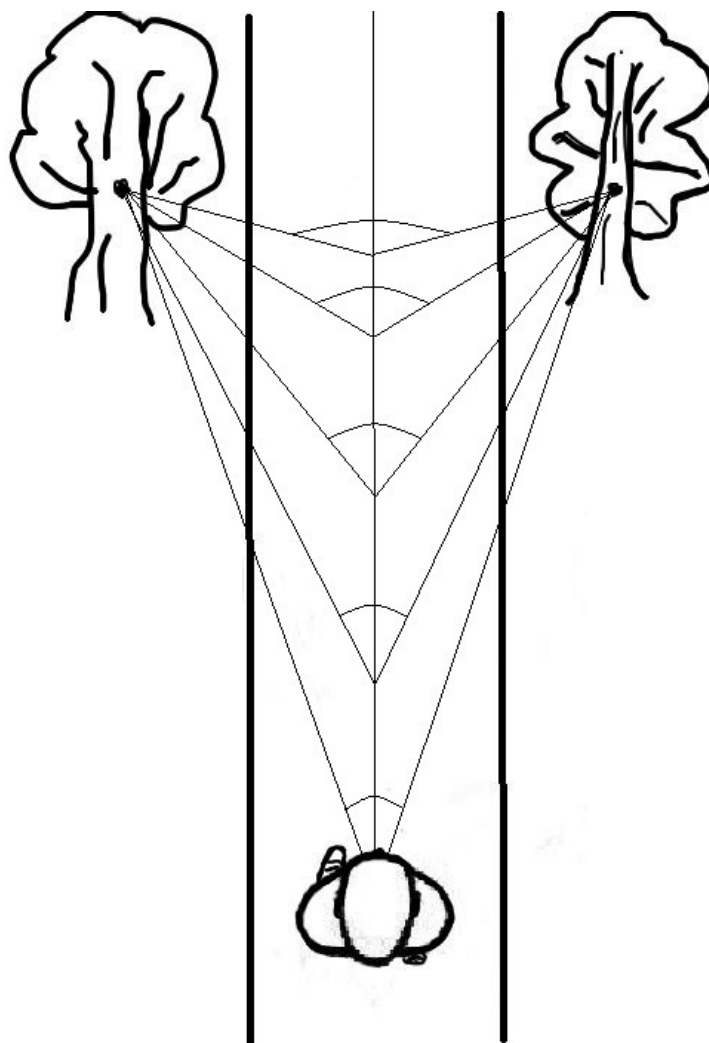
– А исправить этот недостаток можно как-нибудь?

– Я разработал одно упражнение, полезное для всех, не только для людей с недостаточно развитым боковым зрением. Только его делают обычно 2-3 человека из группы, примерно десятая часть. Кое-чем придется пожертвовать, например – прослушиванием музыки через наушники на ходу, разговорами по мобильнику...

– Вы расскажите, а мы посмотрим.

– Тогда пометайте для себя, как делается упражнение, и приступайте к нему сразу же, как только выйдете из автошколы.

Сейчас я набросаю вам на доске схему этого упражнения, а вы перерисуйте ее себе в тетрадь (Рис. 1.5.)



**Рис. 1.5.**

Примерно так. Извините, не художник я)))

**УПРАЖНЕНИЕ:**

– идя по улице, наметьте какой-нибудь предмет, находящийся впереди по ходу вашего движения и немного в стороне. Глядя прямо перед собой, удерживайте этот предмет боковым зрением, сколько возможно, затем сразу намечайте следующий предмет. Потренировавшись на одном предмете, поочередно справа и слева от вас, намечайте два предмета одновременно с обеих сторон. Используйте этот прием постоянно. В дальнейшем усложните задачу:

– пройдя мимо намеченных объектов и удерживая боковым зрением новые, мысленно продолжайте моделировать положение сзади вас объектов, мимо которых вы уже прошли (увеличивающееся расстояние до них, уменьшение линейных размеров, вид предметов с точки, в которой вы находитесь в данный момент). Можете иногда остановиться и, обернувшись, сравнить мысленную модель с реальными объектами.

По мере приближения к выбранным вами объектам вы заметите, как будет расфокусироваться ваше зрение, при этом предметы, находящиеся прямо перед вами будут терять очертания, «затуманиваться». Так и должно быть. Ваша нервная система, подчиняясь вашему сознательному выбору объектов, на которых нужно сосредоточить внимание, таким обра-

*зом выполняет вашу программу. Если сначала не все будет получаться – пробуйте опять. Кому-то будет проще начинать сразу с двух объектов, при этом легче удерживать глаза от «скашивания» в одну сторону.*

Упражнение отлично развивает не только боковое зрение, но и внимание, воображение, память. Это говорят все, кто его делает регулярно, хотя бы минут 20-30 в день.

И еще одно упражнение, которое можно делать в любом месте и в любое время, например, на скучной лекции в институте. Бывают у вас такие, Максим?

– Там почти все такие.

– Возможно, вы не ту профессию выбрали. Или еще не научились находить интерес во всем, что делаете. Но если вы действительно заскучаете, делайте вот такое **УПРАЖНЕНИЕ:**

*Зафиксируйте свой взгляд на каком-нибудь предмете перед вами. Пусть он выделяется на общем фоне цветом или формой. Смотрите на него секунд 10, затем начинайте медленно отводить взгляд в любую сторону, продолжая боковым зрением удерживать выбранный предмет в зоне своего внимания. Голова при этом должна быть неподвижна. Возвращайте взгляд на предмет и меняйте направление перемещения взгляда. Сначала скашивайте глаза медленно, потом постепенно увеличивайте скорость. Затем перемещайте взгляд при помощи поворота головы, сами глаза должны быть неподвижны. И последняя, самая сложная стадия – поворот головы с одновременным смещением глаз.*

Пять минут вам на тренировку. Выбирайте вот эти часы, или знак «STOP», или светофор или ... короче, что вам понравится, на том и тренируйтесь...

– Закончили. Как успехи?

– Интересно! И ничего сложного. А вы уверены, что это нам пригодится?

– Я это знаю точно. Немного позже мы разберем ситуации, в которых эти способности вам пригодятся. Кстати, мы вот так незаметно перешли к очередной психофизиологической особенности труда водителя

## 2. АКТИВНЫЙ ПОИСК НЕДОСТАЮЩЕЙ ИНФОРМАЦИИ

Эта особенность проявляется не только в темное время суток, во время дождя, при сильном снегопаде, в тумане, когда плохо видны дорожные знаки, разметка, пешеходы и другие раздражители. Это происходит во всех случаях, когда затруднена оценка в определении положения своего автомобиля по отношению к другим участникам движения и в пространстве в целом. Дополнительные трудности создает и то, что вы находитесь в замкнутом пространстве, в позе, которая исключает возможность поворота вокруг своей оси.

– А зеркала заднего вида нам на что?

– Кстати о зеркалах... У кого есть при себе зеркальце – достаньте, пожалуйста. У меня здесь десятка полтора, разбирайте. У Вас что?

– Я в смартфон посмотрюсь.

– Ну ладно. Я сейчас зайду вам за спины, а вы при помощи зеркал найдите меня. Поднимайте зеркало на любую высоту, поворачивайте, как вам удобно, лишь бы увидели моё лицо. Не оглядываться! Закройте глаза, я сейчас перейду в другое место, а вы постарайтесь как можно быстрее опять меня найти. Давайте! Так, по отражению ваших глаз в зеркалах вижу, что нашли все. А теперь быстро: какую руку я поднял?

– Правую.

– Левую!

– Нет, правую!!!

– Левую!!!

– Не спорьте, можете оглянуться. Не слишком радуйтесь те, кто угадал, и не огорчайтесь те, кто ошибся. Это случилось потому, что вы привыкли в зеркала СМОТРЕТЬСЯ, то есть любоваться собой, красивой, а не СМОТРЕТЬ, то есть наблюдать за обстановкой. Во время управления автомобилем вам не нужно будет определять при помощи зеркал, кто ведет машину, следующую прямо за вашей или по соседней полосе. Какого цвета у него (нее) волосы, в очках он (она) или без и еще какие-нибудь пустяки, не являющиеся для вас раздражителями.

– А я вообще не собираюсь смотреть в зеркала. Я думаю, главное – видеть, что впереди!

– И в самом деле – для чего только их устанавливают на все без исключения автомобили? И мопеды всякие, и даже велосипеды? Как вы, Лена, собираетесь перестраиваться?

– Включу сигнал поворота и перестроюсь.

– А сзади, по полосе, на которую вы хотите перестроиться, очень быстро догоняет вас машина, раза в два больше вашей. Догадываетесь, чем это может закончиться?

– А если я, глядя в зеркала, при этом не увижу, как тормозит машина, которая едет передо мной? Я же в нее врежусь – и буду виновата!

– А это одна из причин, по которой вам надо делать упражнения! Разовьете боковое зрение – глядя в зеркала, не будете терять контроль и над обстановкой впереди. И еще посоветую вам запомнить правило трех букв.

– «ДДД»?

– Про «ДДД» мы будем на второй встрече разговаривать. Или на третьей. Три буквы хорошо запоминаются, даже если они не одинаковые. Это буквы «ЗСМ». «ЗЭЭсЭм». «Зеркала-Сигнал-Маневр». Посмотрели в зеркала, если полоса свободна – включили поворотник – перестроились. Некоторые считают, что надо сначала включить поворотник, потом посмотреть в зеркала, потом уже перестраиваться. Я не буду утверждать, что «ЗСМ» правильнее, чем «СЗМ», даже среди преподавателей и инструкторов нет единого мнения. Лично мне так проносить удобнее. Главное – запомнить, что перед перестроением надо ОБЯЗАТЕЛЬНО смотреть в зеркала. В принципе, вас этому будут учить инструкторы. Я просто решил подсказать вам, как это лучше запомнить. И вы сами подключайте свои творческие способности. Столкнетесь с чем-то, слишком сложным для вас – думайте, как это упростить, разбить на этапы, которые можно отработать поочередно. Но, скорее всего, вам будет достаточно того, что мы с вами разберем на тренинге.

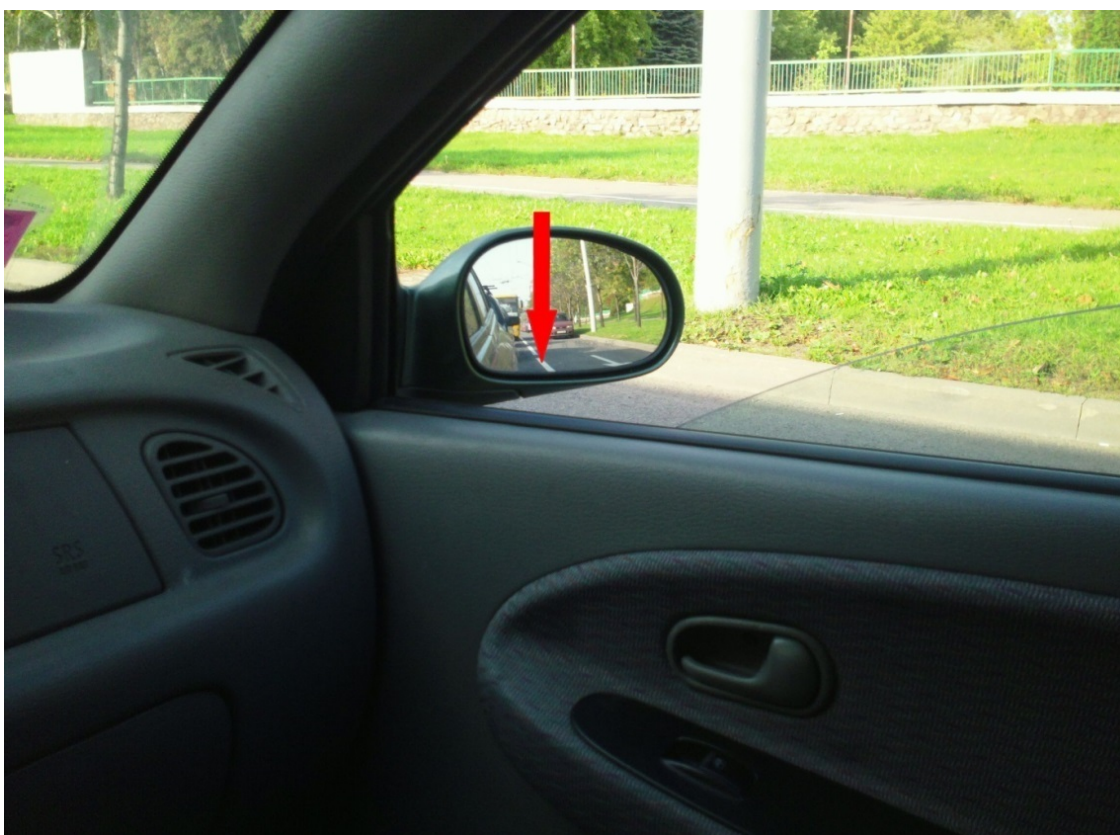
Продолжим работу с третьей особенностью. Отсутствие навыков ориентации в машине – серьезная проблема. Инструкторы часто этого не понимают и не объясняют, как ее решить. Просто они не помнят, что сами когда-то ее испытывали. Наша нервная система устроена так, что негативные, травмирующие переживания вытесняются из сознания, это одна из психологических защит нашего подсознания. Обычно и выпускники автошкол, получив права, сразу забывают эти несколько месяцев обучения как страшный сон. В – основном, из-за стрессов, которые они испытывают на практических занятиях. Одна из задач, которые я перед собой ставлю – ознакомить вас с приемами, минимизирующими последствия этих стрессовых факторов (стрессоров). Вот так и с ориентацией за рулем. Начинающий водитель часто не чувствует габаритов машины, ему сложно придерживаться центра полосы, по которой он едет. В зеркала постоянно смотреть боится. Но, выставив свою машину по центру полосы при помощи зеркал один раз, в дальнейшем можно это делать по другим элементам машины. Например, по щеткам стеклоочистителя, т.е. «дворникам».

Посмотрите на эти фотографии (фото 1.1. и фото 1.2.)

Красной стрелкой на ней отмечена разделительная полоса, относительно которой можно ориентироваться на своей полосе движения.



**Фото 1.1.**



**Фото 1.2.**

Один раз посмотрев в боковые зеркала и убедившись, что вы находитесь по центру своей полосы, отмечаете на «дворниках» точки, через которые проходят разделительные полосы (Фото 1.3.)



**Фото 1.3.**

Для большей надежности можно нанести на «дворники» метки яркой краской или лаком, желательно – светящимся в темноте. Как-нибудь вот так (Фото 1.4.)

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.