

Виктор Мазуркевич



ПСИХОЛОГИЯ
ВОДИТЕЛЬСКОГО МАСТЕРСТВА

Annotation

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.

- [Виктор Мазуркевич](#)
 - [Введение](#)
 - [Встреча 1](#)
 - [Встреча 2](#)
 - [Встреча 3](#)
 - [Приложение: Содержание программы психологической подготовки учащихся автошкол «Психология водительского мастерства»](#)
 - [Тема 1. Психофизиология труда водителя](#)
 - [Тема 2. Психология безопасного вождения](#)
 - [Тема 3. Культура дорожного движения](#)
 - [Литература](#)
-

Виктор Мазуркевич

Психология водительского мастерства

© Мазуркевич В. С., 2018

© Оформление. ЧПТУП «Колорград», 2018

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.

– А 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 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 вожделением автомобиля.

Начнем с физиологии. Кто говорил о повышении зарплаты, т. е. материального уровня? Это позволит вам приобретать более качественную, здоровую еду 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 столе. 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 и держит 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:

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 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 мы 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. 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-то нужно обязательно знать и самому. Незнание приводит к ситуациям из разряда 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... ммм...«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.)



Рис. 1.3.

Примерно вот так.

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.

– 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.)

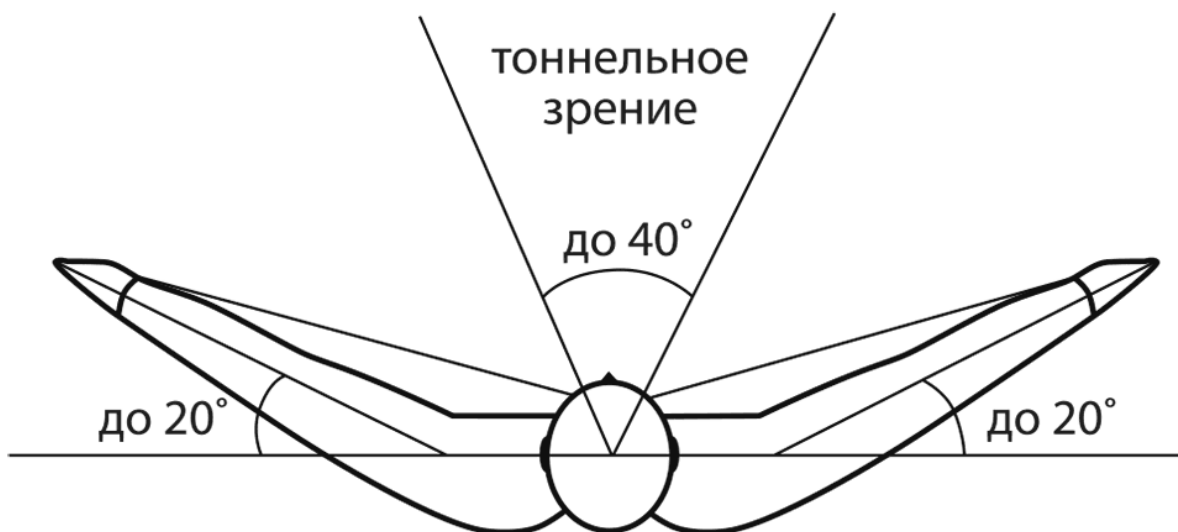


Рис. 1.4.

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.

- А я их почти сразу увидела. Я что-то неправильно сделала?
- Ну почему? 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 помечайте 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.)

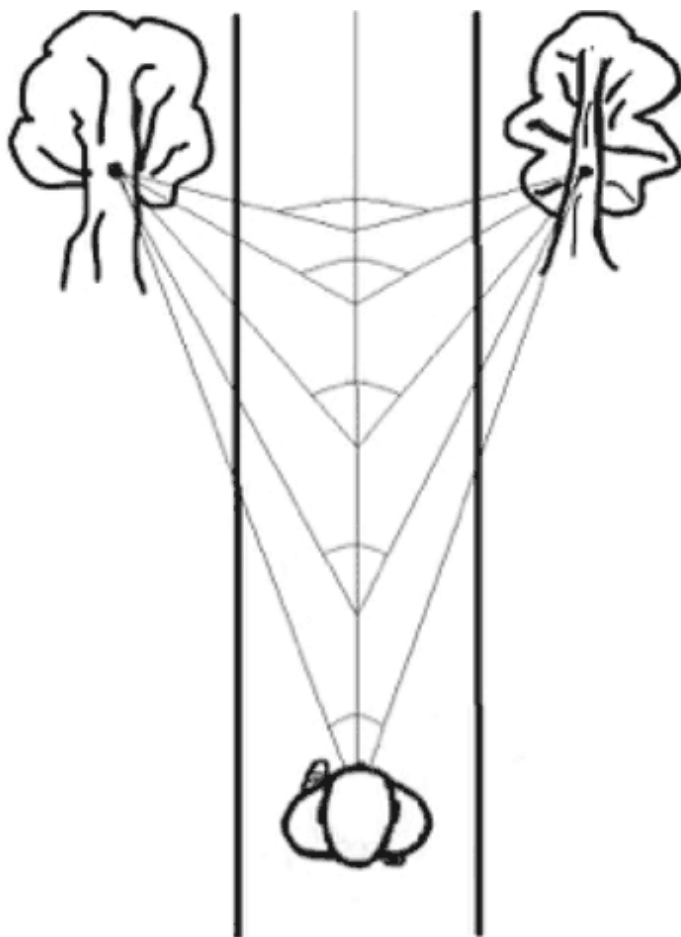


Рис. 1.5.

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 образом выполняет вашу программу. Если сначала не все будет получаться – пробуйте опять. Кому-то будет проще начинать сразу с двух объектов, при этом легче удержать 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, сделайте вот такое УПРАЖНЕНИЕ:

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

3. 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 кончиться?

– 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 произносить 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 автошколы, 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. Начинаящий 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.)



Фото 1.4.

Конечно, на учебном и экзаменационном автомобилях вам это сделать не разрешат, можно ориентироваться, например, по заклепкам, но на личной машине этот способ значительно облегчит вам ориентацию, особенно первое время. И не только на полосе движения, но и относительно тротуаров, бордюров и стен (Фото 1.5.)



Фото 1.5.

Боковые зеркала помогут ориентироваться относительно стоп-линии и препятствия спереди. Останавливаетесь прямо перед стоп-линией (можно воспользоваться посторонней помощью, Фото 1.6.) и отмечаете взаимное положение стоп-линии и боковых зеркал (Фото 1.7.)

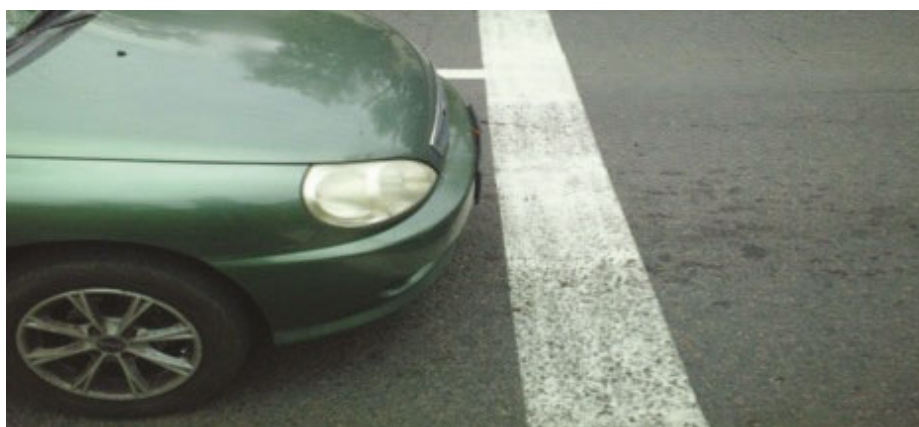


Фото 1.6.



Фото 1.7.

Сохраняя такой зазор (не больше) между стоп-линией и нижним краем бокового зеркала, будете точно уверены, что стоп-линию не пересекли. Аналогично можно ориентироваться и по правому зеркалу, если вы едете в левой полосе. Этот способ поможет вам «безболезненно» парковаться у стены или бордюра. Не оставляя зазора между нижним краем препятствия и нижним обрезом зеркала, вы будете спокойны, зная, что небольшое расстояние между машиной и препятствием у вас есть.

– А разве парктроники в таких ситуациях не лучше?

– Парктроники, Максим, вещь хорошая, но далеко не на всех машинах есть и не на все реагируют. Например, на «колдобину» (в смысле «дыру в асфальте»).

Вообще-то я принципиально не хочу затрагивать вопросы устройства автомобиля, но так как мы говорим о третьей психофизиологической особенности труда водителя, считаю необходимым такими советами облегчить вам жизнь. Обратили внимание, что среди зеркал, которые я вам раздал, есть одно особенное? Это так называемое, «панорамное» зеркало. Пустите его по рядам. Я одно такое зеркало переставляю уже на четвертую машину. Рассказывать про него я не буду, информации достаточно и в интернете. Если будут вопросы – отвечу на следующем занятии.

Переходим к следующей психофизиологической особенности труда водителя. Это

4. ПРОГНОЗИРОВАНИЕ – ПРЕДВИДЕНИЕ ВЕРОЯТНОСТНОГО РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОЙ ОБСТАНОВКИ

Рассмотрим простейшую ситуацию (Рис 1.6.)

– Максим, вы едете за красным автомобилем. Скорость небольшая, 40 километров в час (такое там ограничение). Вдруг он включает правый поворотник или стоп-сигналы, начинает тормозить. Навстречу вам движется голубой автомобиль. Перечислите возможные варианты ваших действий.

– А что тут перечислять? Останавливаюсь, пропускаю встречную машину, объезжаю препятствие.

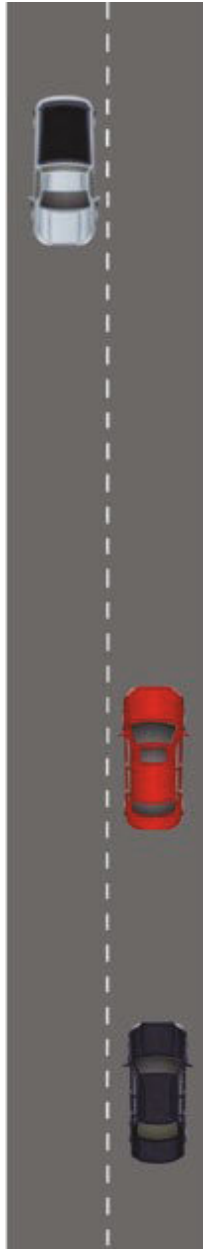


Рис. 1.6.

– И все?

– Ну да.

– Марина?

– Если расстояние до встречного автомобиля позволяет, я объеду препятствие до того, как он со мной поравняется. Два варианта – ускорившись или без ускорения.

– Лена?

– Возможен еще вариант сбросить скорость и, пропустив встречный автомобиль, объехать препятствие без остановки.

– Видите, Максим, минимум три варианта еще, кроме вашего. Понятно, что с калькулятором оптимальный вариант никто высчитывать не будет (моя скорость такая-то, у встречного автомобиля примерно такая, расстояние до него – приблизительно столько-то метров. Прибавлять? Умножать? Делить? Из какого класса задача? Быстрее, время уходит! БРЕД!!!) Какой из вариантов выбрать, зависит уже от вашего опыта. На основании информации о том, что с вами случилось в прошлом, вы должны спрогнозировать развитие ситуации в настоящий момент и практически мгновенно принять решение. И на первом месте среди приоритетов вашего выбора должны быть соображения безопасности.

– А мой вариант и получается самым безопасным!

– В данной ситуации – да, так же, как и Ленин вариант. Она тоже пропускает встречный транспорт, только не останавливается. А представьте другую ситуацию, немного сложнее. И скорость выше, и полос движения больше. Автомобили едут и перед вами, и позади. Впереди метрах в сорока перекресток, который вам нужно просто проехать прямо. Уже зеленый мигнул один раз. Какие раздражители и в каком порядке вы должны учесть, принимая решение о возможности выполнения маневра?

– Какого еще маневра?

– Проезда перекрестка. Это разве не маневр?

– Ну да. Проезд перекрестков мы только-только изучали. Там сначала смотрим, есть ли светофор, если его нет – знаки приоритета, потом трамвай, потом помеха справа... А в описанной ситуации нам всего лишь надо решить, успеем ли мы проехать перекресток на разрешающий сигнал. Это зависит от ширины перекрестка. Если там по пять полос в каждом направлении, при мигающем зеленом можно и не успеть. Вдруг там пешеходы уже пойдут через дорогу? Самое безопасное будет – опять тормозить!

– А еще вам надо постараться спрогнозировать, или угадать (самое подходящее в этой ситуации слово), не решил ли водитель автомобиля, едущего следом за вами, что останавливаться вам не нужно. Резко затормозив, вы рискуете получить удар сзади. И, кроме того, надо

следить за стоп-сигналами автомобиля, едущего впереди. Вдруг его хозяин раньше вас принял решение остановиться?

– Вот засада! Что же делать?

– А что делать, я скажу после того, как вы выполните задание следующего теста. Лена, Максим, пустите по рядам эти листочки. Это таблица Шульте-Платонова (Табл. 1.2.) Будем сейчас проверять, соответствуют ли норме ваши способности к быстрому переключению и распределению внимания. Карандаши, ручки убираем. Зачеркивать числа нельзя! В первой из двух таблиц вам надо найти по порядку числа от 1 до 49. Чтобы получить «отлично» вам дается одна минута. Если не уложились в 80 секунд – увы, «неуд». Сейчас я включу секундомер, после пятидесяти секунд буду каждые пять секунд отсчитывать время вслух. Всем понятно, что надо делать? На старт! Внимание!! Начали!!!

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

Табл. 1.2.

– ...шестьдесят пять...семьдесят...семьдесят пять...
 восемьдесят... восемьдесят пять...девяносто...закончили. Как успехи?
 Кто уложился в минуту? Один Максим. А в 80 секунд? Два человека.
 Не расстраивайтесь, такой результат показывает большинство групп. Не
 расслабляйтесь. Делаем то же самое по аналогичной таблице, но с
 небольшими изменениями (Табл. 1.3.). Здесь двадцать четыре пары
 цифр, набранные обычным и жирным шрифтом. Находите сначала
 обычную единицу, потом жирную единицу, обычную двойку, потом
 жирную двойку и так далее. Время буду отсчитывать так же, как в
 прошлый раз. Менее 80 секунд – «отлично», более 100 секунд – «неуд».
 На старт! Внимание!! Начали!!!

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	

Табл. 1.3.

– ...шестьдесят пять...семьдесят...вижу, Максим... семьдесят
 пять...вижу... восемьдесят...восемьдесят пять...девяносто...девяносто
 пять...вижу... молодцы, закончили. Со второй таблицей обычно все
 быстрее разбираются, сказывается опыт работы с первой таблицей.

– А можно взять себе листочек, дома потренироваться?
– Нет, конечно! Тренироваться по такой таблице абсолютно нет смысла! Передайте сюда тесты. Да, результаты запомните, потом узнаете, зачем это надо.

– А как развивать эти способности? Есть подходящие упражнения?

– Конечно, есть. Вот Максим их делает регулярно.

– Что я делаю?

– Подходящие упражнения. Есть среди вас секретарша?

– Я – секретарь-референт!

– А я делопроизводитель!

– Ну, извините. Это правда, что первое, чему должна научить уходящая в декрет секретарша новую, пришедшую на ее место – это раскладывать косынку?

– Ха-ха-ха-ха-ха!

– В какие игры на компе играете?

– В косынку, конечно. В паука еще.

– У меня классная коллекция пасьянсов есть!

– А я с компьютером в преферанс играю. Очень интеллектуальная игра.

– А вы, Максим, какие игры предпочитаете?

– Когда есть время, я в танки режусь. До этого гонки разные любил.

– Чувствуете разницу? Секретарша один пасьянс может весь день раскладывать, в перерывах между выполнением поручений шефа. Свернула, принесла кофе, развернула, опять свернула, отнесла бумаги на подпись... Отменила ход, если надо. Никто ее не гонит, не торопит. А Максим в это время врагов уничтожает. Оценивает обстановку на поле боя (несколько раздражителей одновременно), мгновенно принимает решение, давит сразу несколько кнопок. Мозги прямо «кипят»! Вот вам и упражнение! Потому у него и в тесте результаты лучше. Мужчины, как правило, предпочитают игры-стрелялки, гонки, аркадные игры, на худой конец тетрис. А тем, кто предпочитает пасьянсы раскладывать, порекомендую такой, который классно развивает способности, необходимые водителю.

Вот пасьянс маджонг (Фото 1.8.)

Стартовая позиция – пирамида из квадратных фишек с изображениями различных элементов: фигурок людей и птиц, растений,

черных и красных иероглифов, разноцветных кружочков, бамбуковых палочек... Фишек каждого типа по четыре штуки. Одинаковые фишки, не заблокированные сверху или сбоку, нужно удалять попарно (кликнув на одну из них, вы ее помечаете, затем кликаете на другую такую же). Так мы открываем для игры фишки, которые были заблокированы до этого. Бегая глазами по пирамиде, переключая внимание с одних элементов на другие, мы откладываем в оперативной памяти нашего мозга расположение элементов и одновременно составляем стратегию последовательного удаления фишек. Вот ситуация, где практически все фишки открыты для игры и до конца осталось сделать несколько кликов (Фото 1.9.)



Фото 1.8.



Фото 1.9.

Рекомендую для развития способностей к переключению и распределению внимания выбрать версию игры с отсчетом времени и таблицей результатов. При регулярных тренировках время на решение пасьянса можно сократить в 5-6, а то и в 10 раз!

Кажется, по этой особенности всё. Переходим к следующей:

5. ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ЧЕРЕДОВАНИЕ ДВУХ ПРОТИВОПОЛОЖНЫХ ФАКТОРОВ – МОНОТОННОСТИ И ИНФОРМАЦИОННОЙ ПЕРЕГРУЗКИ

Сравните две ситуации.

Первая: вы едете по городу. Не сказать, чтобы был «час пик», но движение довольно интенсивное. И организация движения соответствует условиям большого города: светофоры, разметка, переходы регулируемые и нет, общественный транспорт со своей полосой, ну и так далее... Да еще дождик моросит, «дворники» мелькают перед глазами.

Вторая ситуация: вы едете за городом... с постоянной скоростью... по прямой и ровной дороге... светит солнце... еле слышный рокот мотора заглушают звуки... вашего любимого блюза... доносящиеся из динамиков... легкий аромат жасмина... у вас хорошее настроение... вам легко и спокойно...

Какая ситуация вам больше нравится?

– Вторая, конечно! Намного проще, чем первая.

– И безопаснее. Легче машину вести. Только когда вы описывали вторую ситуацию, говорили медленно. И голос был какой-то монотонный, даже глаза стали закрываться.

– Я видел. Так было задумано. Максим, наверное, полночи танчики гонял. Минутка-другая – и еще кое-кто уснул бы. Это и за рулем с вами может случиться. Одно хорошо: стоит уснуть, сразу – бах! – подушка под головой! Шутка. Швее-мотористке такое не грозит. Или токарю. Или футболисту. А у труда водителя есть такая психофизиологическая особенность. В первой ситуации мы имеем дело с информационной перегрузкой, во второй – с монотонностью. Известно, что объем

восприятия, то есть максимальное количество объектов, воспринимаемых сознанием одновременно, по разным данным колеблется от 5 до 10 (обычно фигурирует формула 7 плюс-минус 2). И эти цифры зависят от различных условий. На дороге раздражителей одномоментно может быть гораздо больше. Водитель должен уметь их быстро разделить на производственно важные, и те, которые важными не являются. При информационной перегрузке водитель может не заметить или не учесть важный раздражитель, следствием чего может быть неправильная оценка складывающейся дорожной ситуации. Монотонность, наоборот, приводит к сонливости, особенно если водитель утомлен. Слышали такой термин – «дорожный гипноз»? Это своего рода трансовое состояние. Каждый из нас такое состояние испытывает регулярно. Представьте: вы зашли в вагон метро, сели, ехать далеко, задумались. Вдруг слышите – объявляют вашу станцию. Как полчаса пролетели – непонятно! Еще пример: читаете книгу. Вдруг от какого-то слова пошли мысли совсем в другую сторону. Вы продолжаете бегать глазами по строчкам, «добегаете» до конца, начинаете переворачивать страницу – и вдруг понимаете, что из прочитанного не помните абсолютно ничего! Возвращаетесь к тому месту, от которого «заблудились», начинаете читать по-новой. Здесь мы имеем дело с нарушением концентрации внимания – ослаблением и утратой способности сосредотачивать внимание на объектах или явлениях. Бывает такое, Максим?

– Часто. Особенно если это учебник.

– И у меня бывает. Иногда замечаю, что последние 300-400 метров проезжаю «на автопилоте». Раздражителей мало, реагирую на них автоматически, рефлекторно. Думаю при этом о чем угодно, кроме безопасности. Паркуюсь возле дома и вдруг ловлю себя на том, что эти последние метры не помню абсолютно. А бывает, что, припарковавшись «на автопилоте» где-нибудь на большой стоянке возле крупного торгового центра, потом не можешь найти свою машину. Монотонность или информационная перегрузка не действуют постоянно. Видите, как особенность сформулирована – «периодическое чередование». Что при этом требуется от водителя?

6. ПОСТОЯННАЯ И ВЫСОКАЯ СТЕПЕНЬ ГОТОВНОСТИ К ДЕЙСТВИЯМ ПРИ НЕОЖИДАННОМ ИЗМЕНЕНИИ ДОРОЖНОЙ

ОБСТАНОВКИ

– Это следующая психофизиологическая особенность труда водителя. Здесь особые требования предъявляются к такой характеристике сознания, как внимание. Нужно учесть, что интенсивность внимания не может постоянно поддерживаться на одном уровне, она то повышается, то снижается. Такое у нее свойство! Если при снижении внимания вдруг возникает опасность, водитель может не успеть на нее среагировать.

– А что же делать?

– Развивать устойчивость внимания. Схему упражнения на развитие бокового зрения набросали? Я же сказал, что оно и внимание развивает. Так же, как и маджонг. Пока пирамиду с фишками раскладываем, именно внимание и оперативная память работают. Вот и делайте эти упражнения! Результаты будут видны очень быстро.

Только учтите, что есть еще и такая психофизиологическая особенность труда водителя:

7. НЕРАВНОМЕРНОСТЬ И НЕОПРЕДЕЛЕННОСТЬ ПОСТУПАЮЩЕЙ ИНФОРМАЦИИ

Неравномерность заключается в постоянном изменении информационной насыщенности (то есть количестве производственно важных раздражителей) на дорогах. Особенно наглядно это изменение проявляется при въезде в населенные пункты и при выезде из них. Кстати, когда вы начнете ездить, то заметите такую особенность нашей нервной системы: при выезде из населенного пункта водитель практически мгновенно привыкает к изменению скоростного режима. Набрав скорость с 60 километров в час до 90, мы вполне комфортно себя чувствуем. Зато при въезде в населенный пункт сброс скорости с 90 км/ч до 60 км/ч дается водителю гораздо труднее, вызывает определенное внутреннее напряжение, которое может продлиться продолжительное время. Если при этом машина попадает в затор, напряжение может быть довольно сильным. В этой ситуации пригодится знание и использование приемов психологической саморегуляции.

А что касается неопределенности... Смотрите внимательно. Вот я включаю фонарик...

– Лена, что вы видели?

– Вы фонариком фигуры рисовали. Сначала квадрат, потом круг, потом треугольник.

– А что у меня в левой руке было? Я ее на уровне груди держал.

– Ааааа... я на фонарик смотрела. Вы сказали: смотрите внимательно!

– Я же не сказал: «на фонарик». Кроме света фонарика вы не могли увидеть ничего! Да и сейчас еще плохо видите. Какую информацию вы можете получить, глядя ночью на свет фар встречного автомобиля? Особенно, если там дальний свет включен. Максим?

– Да нифига я не увижу. Только ослепну на время.

– Правильно. В принципе, вам это и преподаватель будет говорить, и инструктор. Я эту тему затронул только потому, что это наглядный пример проявления неопределенности поступающей информации. Научитесь волевым усилием удерживать себя от взгляда на такой сильный раздражитель, как яркий свет – сможете ехать дальше. Нет – ситуация чревата неприятными для вас последствиями. Если ночью фары встречного автомобиля поочередно мигнут – будьте готовы к тому, что через секунду прямо перед вами окажется пересекающий дорогу пешеход. Свет фар мигает потому, что человек своим телом закрывает его от вас. Если вы его не видите, это не значит, что его там нет. Просто он без фликера, от которого мог бы отразиться свет ваших фар.

Вывод: неопределенность поступающей информации проявляется в том, что, как бы ни были у вас развиты все необходимые водителю психофизиологические качества (реакция, способности к быстрому переключению и распределению внимания, устойчивость внимания и т. д.), вы не можете быть абсолютно уверены в том, что события на дороге будут развиваться так, как вы прогнозируете. Именно это и является обычно причиной дорожно-транспортных происшествий. И здесь водителя спасают только самообладание, опыт и знание шестой психофизиологической особенности. Какой?

– Постоянная и высокая степень готовности к действиям при неожиданном изменении дорожной обстановки.

– Правильно! Видите, как эти особенности между собой связаны?

- А приемы психологической саморегуляции когда будем изучать?
- Не спешите, всему свое время. Сначала нам надо с психофизиологическими особенностями закончить. Их осталось всего две. Одна из них:

8. РАБОТА В УСЛОВИЯХ НАВЯЗАННОГО ТЕМПА И ДЕФИЦИТА ВРЕМЕНИ

– Вспомним компьютерные игры. Пасьянсы – пример свободного темпа. Вас никто не заставляет торопиться, вы сами решаете, когда вам сделать ход – сейчас или... после обеда – исход игры от этого совершенно не зависит. А теперь представьте, что вы играете в «Тетрис». Вверху появляется элемент. Пока он опускается вниз, вы должны оценить его форму, положение и ориентацию в пространстве. В зависимости от полученной информации принимаете решение, как его повернуть и куда подвинуть, чтобы он заполнил пустые ячейки в ряду уже лежащих элементов. Если вы все сделали правильно, заполненные ряды удаляются, если нет – расстояние от верха до дна «стакана», в котором падают элементы, становится меньше, следовательно, и у вас остается меньше времени на принятие решения и выполнение правильных действий. При переходе на следующий уровень скорость падения элементов (темп игры) увеличивается, а время, отпущенное вам на манипуляции с элементом, уменьшается. Это – пример навязанного темпа.

В простых дорожных условиях, когда у водителя есть возможность выбирать скорость движения, нет ограничения по времени выполнения маневров, он действует в условиях свободного темпа. Интенсивное движение на высоких скоростях, во время автогонок, при возникновении опасных ситуаций характерно навязанным темпом и нехваткой (дефицитом) времени у водителя. В условиях навязанного темпа и дефицита времени работают водители спецтранспорта – МЧС, скорой помощи, вневедомственной охраны и других оперативных служб, у которых существуют нормативы по времени прибытия к месту назначения, а также пассажирского транспорта, движение которого должно осуществляться по расписанию. Причем расписание

составляется с учетом соблюдения водителем безопасного режима вождения. Чему улыбаетесь, Максим?

– Прочитал недавно. Не знаю, правда это, или анекдот. Ночью на пустой дороге останавливают гаишники машину. За рулем девушка. Они у нее спрашивают:

– Куда это вы так низко «летите»?

– А нас в автошколе учили, что нужно двигаться со скоростью потока.

– И где вы здесь видите поток?

– А я... я его догоняю!

– Смешно. Может быть, и правда. Кстати, движение в потоке тоже является примером навязанного темпа. Работа в условиях навязанного темпа и дефицита времени предъявляют особые требования к организации нервной деятельности водителя.

– Все понятно. Надо делать упражнения.

– Правильно, Марина. Развивайте необходимые водителю психофизиологические качества. Я вам позже еще кое-что порекомендую.

А теперь последняя психофизиологическая особенность труда водителя:

9. НЕПРЕРЫВНОСТЬ И ДИСКРЕТНОСТЬ

– Все вы уже ездили по городу. Не за рулем, так в качестве пассажиров. Вы можете представить, что вам удастся проехать из одного конца города в другой с постоянной скоростью и без остановок?

– Я могу! Кортёж президента так обычно и ездит!

– Желаю вам, Максим, стать когда-нибудь главной особой в этом кортеже. А пока вам придется подольше постоять, если маршрут вашего движения пересечется с маршрутом этого кортежа. А кроме этого перекрестки (регулируемые и нет), пешеходы, состояние дороги и другие помехи – все это не позволяет водителю двигаться так, как ему хотелось бы (в кортеже). Дискретность (прерывистость) движения утомляет, раздражает (в смысле – «нервирует») водителя. А уж когда он застрянет в пробке!

– Так научите нас не нервничать в пробке!

– Лена, у меня в планах это есть, честное слово! Но не сегодня. Нам надо успеть еще пару вопросов рассмотреть. Но сначала послушайте разговор двух друзей.

– Останавливаюсь на светофоре. Глянул в сторону – женщина за рулем ногти красит! Я от возмущения бутербродом подавился и телефон в кофе уронил.

– И не говори! Зачем им только права дают!

– Виктор! От психолога я такого не ожидала! Я слышала этот анекдот много раз, и думаю, что его повторяют не очень умные мужчины.

– Лена, дело здесь не в интеллекте. Дело в комплексах. Вы суть анекдота поняли, его «соль»? Или вам помешала обида? Если лично вас задевает этот анекдот, стоило бы поработать с вашей самооценкой. Если мужчине, чтобы почувствовать себя комфортнее, нужно кого-то принизить, значит, и у него с самооценкой проблемы. Ладно, это было лирическое отступление, переходим к теме «Гендерные психофизиологические особенности личности водителя». Все знают, что значит «гендерные»?

– По половому признаку.

– Правильно, Марина. Как вы думаете, есть различия между поведением на дороге водителей-мужчин и женщин?

– Я много раз слышала, что мужчины-водители надежнее, чем женщины. Но каких-то серьезных аргументов никто не приволил.

– Вот как раз надежность от пола не зависит. Статистические исследования, которые проводили англичане, установили зависимость от пола времени, которое требуется на обучение (женщинам надо примерно на 40 % больше времени, чем мужчинам). Мужчины более успешны при сдаче экзаменов на права. Перед сдачей экзаменов и между пересдачами женщины часто берут дополнительные уроки за очень «дополнительные» деньги, и обучение им обходится гораздо дороже. После получения водительского удостоверения мужчины обычно гораздо увереннее начинают самостоятельно водить, для женщины первая самостоятельная поездка – это всегда Событие. При этом женщина может сесть за руль, не умея разворачиваться или двигаться задним ходом. И будет ехать, стиснув зубы и обливаясь холодным потом! Если женщина в первые месяцы вождения попадает в

ДТП, это становится для нее таким стрессом, что она может распрощаться с желанием водить автомобиль навсегда.

– И ей нельзя помочь с этим стрессом справиться?

– С любой психологической проблемой можно справиться. Одна из заповедей НЛП гласит: у каждого человека есть все ресурсы, необходимые для изменения. Я вам, кажется, ее уже говорил. В состоянии стресса, который человек испытывает в момент ДТП, в его нервной системе формируется программа, которая мешает ему преодолеть страх перед поездками. Опытный НЛПер при помощи определенных техник может помочь клиенту открыть доступ к ресурсам, «перепрограммировать» его проблемное состояние. И не только НЛПер, кстати. Есть и другие эффективные методики, в частности в логотерапии Виктора Франкла. Однажды мне достаточно было один анекдот рассказать, чтобы избавить клиентку от аэрофобии, – Расскажите нам!

– Это немного не по теме, ну да ладно... Встречаются два друга. Один говорит:

– Что-то ты сам не свой. Дерганый какой-то, озабоченный. Что случилось?

– Да вот... в командировку отправляют.

– Ну и что?

– Далеко очень, лететь надо.

– А ты что, летать боишься?

– Ужасно боюсь! Сколько раз летал – всю дорогу умирал от страха!

– Да брось ты! Самолет, по статистике, самый безопасный вид транспорта! Гораздо безопаснее автомобиля. Ты же на машине ездить не боишься?

– Не боюсь.

– Ну вот! А между прочим, это гораздо опаснее! У меня был приятель, опытнейший летчик. Летал на всем, что только может взлететь! Долго обходился без машины, потом решил-таки обзавестись. Окончил автошколу, получил права, купил машину. И в первый же день погиб.

– Как?! Врезался во что-то?

– Да нет... на него самолет упал...

– Хахахахаха!!!

– Вот и она так же хохотала. Потом рассказывала: «Иду к самолету, вспоминаю анекдот – хохочу, не могу успокоиться. На меня смотрели, как на ненормальную». Есть в логотерапии такой метод – «парадоксальная интенция (стремление)». Доведением до абсурда проблемной ситуации человек приучается относиться к ней с юмором. Как можно бояться или переживать по поводу того, над чем ты смеешься? Извините, опять я отвлекся. Захотите узнать об этом больше – набирайте в поисковике «парадоксальная интенция».

– Тренер, вопрос можно?

– Только если по теме.

– А в дальнейшем, когда женщина наработает какой-то опыт, какие у нее могут быть проблемы при вождении?

– А когда вы наработаете опыт, и у вас возникнут проблемы, вы вспомните, что вам говорил психолог на тренинге: ВСЕ ПРОБЛЕМЫ РЕШАЕМЫ! И вы поищете ресурсы – информационные, финансовые, административные и так далее. Обратитесь к психологу, в конце концов. Давайте сейчас не будем терять на это время. Я хочу дать вам по максимуму то, что действительно необходимо в вашем нынешнем состоянии. Вы можете встретить массу разной информации, представляющей чисто познавательный интерес, но с практической точки зрения вы ее никак не используете.

Например, какое применение может найти информация, что от соотношения длины безымянного и указательного пальцев зависит способность человека ориентироваться в пространстве, то есть находить дорогу? Это качество считается очень важным для водителя. Согласно научным (или околонуточным) изысканиям соотношение зависит от количества тестостерона и эстрогена, которые человек получал на стадии внутриутробного развития. У мужчин, которые тестостерона получают больше, обычно безымянный палец чуть длиннее указательного, что говорит о лучшем развитии правой части мозга, отвечающей за способность ориентироваться в пространстве. «Топографический идиотизм», то есть патологическая неспособность запоминать дорогу и ориентироваться на местности, присущ тем, кто тестостерона получал меньше, то есть женщинам. Какой палец у вас длиннее, Лена?

– Указательный...

– Случалось вам заблудиться в городе? Где-нибудь на улице?

– Нееет, только в лесу.

– В лесу любой заблудится, даже самый опытный путешественник. А с пальцами что будете делать – указательный рубить или безымянный растягивать?

– Хахахахаха! Глупости какие!

– Вот я и говорю. На то, от чего нет практической пользы, внимания не обращайтесь. Главное, что вы должны запомнить по этой теме: хороший ты водитель или плохой, зависит не от пола, а от твоей подготовки, опыта, культуры, интеллекта. Да, вспомнил еще один анекдот.

Разговаривают два друга:

– Гоню я сегодня по городу на своих «Жигулях». Рядом со мной тачка новенькая, навороченная. За рулем – такая красотка, глаз не отвести! Но едет-то как! Смотреть противно! Скорость соблюдает, дистанцию выдерживает, поворотники включает. На желтый тормозит! Ну, я ей преподал урок реал-вождения! Я ее как подрезал аккуратненько – она чуть остановку не снесла!

– И правильно! Баба за рулем страшнее обезьяны с гранатой!

– Все понятно. Умный ты или дурак, хороший водитель или плохой – от пола не зависит.

– Умница! На этом тему «гендерные психофизиологические особенности личности водителя» будем считать исчерпанной. Вопросы? У нас еще минут пятнадцать есть.

– А послезавтра о чем вы будете рассказывать?

– Послезавтра??? Кто вам сказал, что мы увидимся послезавтра?

– У нашей группы следующее занятие как раз послезавтра.

– А вы отработаете к этому времени упражнения, которые я вам рекомендовал, чтобы подготовить свою нервную систему к вождению автомобиля? И что изменится в вашем психологическом состоянии?

– Когда же у нас будет следующее занятие? Вы говорили, что их будет три.

– Когда каждый из вас хотя бы один раз проедет по городу. Увидите, ваше психологическое состояние будет совсем не таким, как сейчас. И у вас появятся новые вопросы, и рассмотрение тех вопросов, которые я намечаю на вторую встречу, пройдет гораздо эффективнее. Скажете преподавателю «основ...», что уже все катаетесь, он мне позвонит, и мы договоримся о следующем занятии.

– А что нам до этого делать? Посоветуйте еще что-нибудь.

– Кроме тех упражнений, которые я вам уже дал, нужно делать еще кое-что. Это поможет вам легче и увереннее освоиться за рулем и начать водить автомобиль.

То, что у некоторых из вас уже есть автомобиль, я знаю. А есть здесь те, у кого совсем нет доступа к машине? У кого есть родственники-автомобилисты, коллеги или друзья – опустите руки. Отлично! Значит, все вы имеете возможность еще до начала практических занятий отработать некоторые из базовых навыков вождения, такие, как посадка за рулем, пуск двигателя и переключение передач. Не стесняйтесь попросить помощи у подруги или коллеги по работе. Люди, как правило, с удовольствием проявляют свою компетентность и отзывчивость, когда им это ничего не стоит.

Уверен, что в качестве пассажира рядом с водителем каждый из вас ездил многократно, но вам и в голову не приходило присматриваться, что именно он делает, как и зачем. Потому, что вам это не было нужно! Теперь совсем другое дело. Вам нужно изучить расположение и назначение всех педалей, рычагов и кнопок, которые использует водитель во время управления автомобилем, до того, как, придя на первое практическое занятие, вы услышите от своего инструктора: «Ну, заводи, поехали». Многие из них так шутят. Скажут – и наслаждаются вашим замешательством. Не доставляйте им такого удовольствия! К тому же, в ваших интересах не тратить оплаченное время практических занятий на то, что вы можете отработать без инструктора. И его отношение к вам после этого будет более уважительным.

Попросите друга или родственника-автомобилиста уделить вам немного своего свободного времени. Сначала сядьте на переднее пассажирское сиденье и понаблюдайте, как он садится на водительское кресло, пристегивается, вставляет ключ в замок зажигания. Затем поменяйтесь с ним местами и повторите его действия (кроме пуска двигателя). Обязательно пристегнитесь ремнем безопасности! Расспросите о назначении всех кнопок, рычагов и педалей, повключайте и повывключайте поочередно их все.

Изучите порядок переключения передач и потренируйтесь в выполнении этой операции с выжиманием сцепления. Ее нужно довести до автоматизма! Одна из распространенных ошибок начинающего водителя – смотреть на рычаг перед переключением

передач. Это отвлекает от наблюдения за дорожной обстановкой! Опытный водитель не глядя опускает руку точно на рычаг. И вам лучше учиться этому не во время управления автомобилем, а тогда, когда вы можете полностью сосредоточиться именно на этой операции. Сначала изучите расположение рычага на разных передачах, запомните движение и положение вашей руки. Затем делайте то же самое с закрытыми глазами. И самое главное – делайте это дома, перед сном, сев на стул и закрыв глаза. Представьте себя на водительском сиденье и вспоминайте до мельчайших подробностей занятие в машине. Делайте все то, что делали за рулем автомобиля. Вы убедитесь в пользе этого упражнения при следующей же посадке за руль!

И еще одно очень полезное упражнение вы можете делать во время поездки в качестве пассажира. Лена, посмотрите на этот плакат. Что вы на нем видите?

– Я вижу регулируемый перекресток. Знаки приоритета, разметка, трамвай, четыре автомобиля разного цвета... этого достаточно?

– Вполне. Только с одной существенной поправкой: вы видите УСЛОВНОЕ ИЗОБРАЖЕНИЕ всего, что вы нам здесь перечислили. Как бы вы ни старались, вы не сможете ни войти в этот нарисованный трамвай, ни сесть в любой из этих автомобилей. Помните, мы говорили про неравномерность и неопределенность поступающей информации? Для учащегося автошколы она заключается еще и в том, что в классе и за монитором компьютера он видит совсем не то, что потом наблюдает на дороге. Надо еще научиться замечать и дорожную разметку, и знаки, и светофоры, и регулировщика. Скажу вам по секрету: у меня очень долго не получалось запомнить сигналы регулировщика по картинкам. Я разобрался в них только после того, как понаблюдал за действиями регулировщиков в реальной обстановке. Кстати, несколько раз сталкивался с такой ситуацией: при работающем светофоре регулировщик «разруливает» ситуацию, которая сложилась во время проезда, например, кортежа с нынешним ммм... предшественником нашего Максима. Обязательно находится водитель, который смотрит не на регулировщика, а на светофор и при горящем красном останавливается, несмотря на разрешающий сигнал регулировщика. И до него доходит только тогда, когда следующий за ним водитель начинает сигналить.

Во время поездок забудьте про смартфоны и плееры! В общественном транспорте становитесь поближе к водителю. Смотрите на дорогу, на знаки (комментируйте про себя, что означает каждый знак), на другие автомобили. Наблюдайте за действиями водителя при изменении дорожной обстановки (переключении сигналов светофора, возникновении помехи и т. д.).

В НЛП есть такое понятие: «позиции восприятия» и основанная на этом понятии техника. Вкратце вам ее опишу.

Для того, чтобы создать эффективные и длительные изменения убеждений, необходимо иметь информацию как минимум с трех позиций восприятия.

Первая позиция – «Я сам». Любое событие вспоминается и видится как бы своими глазами. Доступны собственные чувства и ощущения.

Вторая позиция. Взгляд на себя глазами другого значимого человека. «Я как бы становлюсь им».

Третья позиция. Позиция кинокамеры. Чувств нет. Сверху или снаружи (Рис. 1.7.)

Это очень эффективная техника, она часто используется НЛПерами. Не буду подробно расписывать, как это работает.

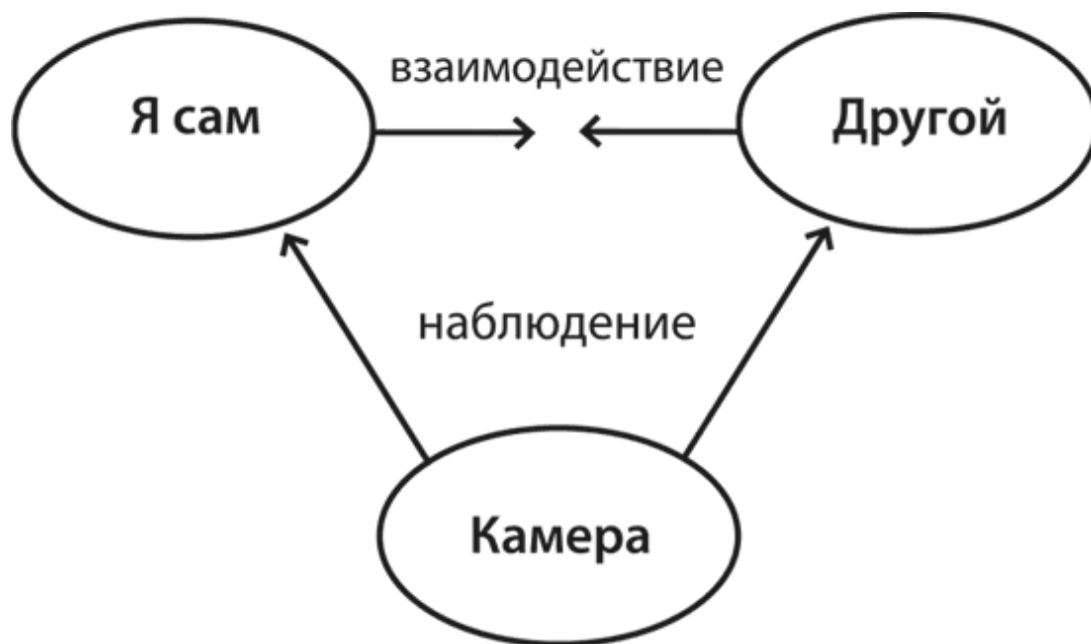


Рис. 1.7.

Вам же нужно делать вот что:

УПРАЖНЕНИЕ:

Внимательно взгляните в окружающее вас пространство, в дорожную обстановку. На пару секунд закройте глаза и представьте все, что вы видели. Теперь мысленно перенеситесь в тело водителя машины, едущей или стоящей на перекрестке рядом с вами. «Посмотрите» на дорогу его глазами. Как выглядит окружающая обстановка с той точки, в которой находится он? Попробуйте представить, что он чувствует, о чем думает. «Ощутите» левой рукой руль его автомобиля, а правой – рычаг переключения передач. Постарайтесь «вжиться» в него максимально достоверно! Как актер в своего героя. Просто вам на время нужно СТАТЬ им!

Потом «станьте» светофором. Или фонарным столбом. Что «видят» они? Теперь никаких чувств! Только фиксация расположения объектов, их перемещений. В заключение опять станьте собой. Попробуйте проанализировать, что дало вам выполнение этого упражнения, какой опыт вы получили.

– Ну и нагрузили вы нас, Тренер! Неужели это можно сделать?

– Сами запросились. Попробуйте. Не отказывайтесь от попыток выполнить упражнение только потому, что оно кажется вам слишком сложным или невыполнимым. Вот увидите, среди вас окажутся те, кто на следующем занятии будут с восторгом рассказывать об удовольствии, которое они получили от процесса его выполнения и хвастаться результатами. А теперь давайте прощаться, я и так перед вами минут пятнадцать лишних выступал. Слышите, как голос сел? Работайте упорно, и удача к вам придет. До свиданья!

– До свиданья!

Встреча 2

Психология безопасного вождения.

Психологические и социальные факторы, влияющие на безопасность дорожного движения.

Агрессивный стиль вождения. Анализ причин агрессии на дорогах.

Тест на индивидуальную предрасположенность к рискованному поведению.

Основы саморегуляции психических состояний в процессе управления транспортным средством.

Я вхожу в класс.

– Здравствуйте, водители!

– Здравствуйте!

– Почти водители! Немного осталось.

– А мы вас не ждали!

– Я преподавателя специально попросил не говорить, что сегодня будет психология. Вдруг некоторые до сих пор боятся, что их «запрограммируют».

– Не боимся, наоборот хотим еще чего-нибудь такого... интересного.

– А все то интересное, что в прошлый раз узнали, отрабатываете? Максим?

– В танки как играл, так и играю. В маджонг на время поиграл недельку, с получаса до пяти минут в таблице результатов дошел, бывало, и быстрее справлялся. Упражнение на боковое зрение делаю на лекциях, когда скучно. Если вспомню. Когда по улице иду, делаю редко. Но когда делаю, все получается. И когда в транспорте еду это... «позиции восприятия». Со столбом и светофором пару раз попробовал, без эмоций мне не нравится. А в других водителей интересно «переселяться». Мне кажется, даже получается думать, как они. Что интересно – с клиентами стало легче общаться! Эффективнее! Иногда угадываю, что они мне скажут в следующую секунду. И что чувствуют сейчас. Раньше во время разговора часто волновался, а теперь представляю, что я кинокамера и направлена на нас со стороны, и...

– Достаточно, Максим. У вас задатки настоящего НЛПера.

– Просто я почитал немножко про НЛП, подумал, где и как это можно применить.

– Креативность – очень ценное качество. Лена, а что вы делали?

– На улице упражнение на боковое зрение делаю постоянно. И в маджонг играю. Тоже результаты улучшаются, правда, пока медленно. Экологическую экспертизу сделала, побочных эффектов не нашла. В салоне машины освоилась, передачи переключаю, не глядя на рычаг. Инструктор меня хвалит. Недоволен только тем, что в зеркала редко смотрю. Правило «ЗСМ» помню, когда перестраиваюсь – применяю, а когда долго еду по одной полосе – зачем смотреть?

– А инструктора об этом спрашивали?

– Говорит, чтобы мне откуда-нибудь «не прилетело». Чтобы я могла среагировать, если кто-то ведет себя неадекватно. И еще что-то, не помню что... Он прав?

– Давайте договоримся: я действия инструктора не комментирую. И тем более, не критикую. Мы с ним все-таки одну работу работаем. Поэтому, лучше мне такой вопрос не задавайте. Когда-нибудь психологи и у нас с инструкторами будут работать, как в Литве. Там психологи проводят с мастерами по вождению семинары, на которых обучают приемам стресс-менеджмента. Кстати, ко мне иногда инструкторы приходят с просьбой разрешить присутствовать инкогнито на тренинге. И тестовые задания выполняют вместе с учащимися. Потом говорят, что после этого ваши проблемы лучше понимают, и сами используют некоторые приемы. Эффективность работы повышается. Есть у кого-нибудь проблемы в отношениях с инструктором?

– Я пока только один раз по городу проехала, позавчера, и впечатления от поездки не очень... Вроде, и не тупая, а иногда инструктору несколько раз приходилось мне что-то объяснять. Даже кричал на меня пару раз. Хорошо хоть, не оскорблял. А я, когда на меня кричат, еще больше волнуюсь. И еще меньше соображаю.

– Понятно. Вы относитесь к обучаемым эмоционального типа. Они чувствуют себя лучше и уверенней, когда их хвалят, подбадривают, и теряются, когда их ругают. Есть еще такие в группе?

Опустите руки. Примерно половина. Вот и скажите это инструктору, пусть учитывает во время поездки и ведет себя

соответственно.

– А какие еще типы обучаемых бывают?

– А еще бывает аналитический тип. Таким я обычно советую вслух комментировать свои действия за рулем. Как акын, сын степей с домброй, который поет о том, что видит. Увидели знак – «спели», что он означает. Про разметку «спели», про автомобили вокруг, про то, что собираетесь сделать в следующий момент. Если инструктору не понравится, что вы «спели» – он вас поправит или дополнит. Перед поездкой подробно расспросите, какие задания нужно будет выполнять, какой маршрут он наметил. Объясните, что это надо для лучшей отработки практического занятия. Все попробуйте так проехать, не только «аналитики».

Кто тут учится только из интереса? На права сдавать решили, или только познавательные потребности удовлетворите?

– Нет, меня уже азарт разбирает! Пройду по этой дороге до конца, интересно себя испытать. Я-то точно к аналитическому типу отношусь.

– Ну ладно, последний вопрос, и заканчиваем вводную часть.

– А какая тема сегодняшнего занятия?

– Я и собирался к ней как раз перейти. Тема занятия: «Психология безопасного вождения».

– Подождите! У меня вопрос. Вернее, проблема! Я и на стуле репетировала, и в машине. Когда ехать не надо – все делаю правильно. А на площадке и тем более в городе некоторые вещи сделать забываю. То не пристегнусь, то с ручника не сниму. И поворотник не включаю перед тем, как тронуться. Думала уже где-нибудь на форумах советы поспрашивать.

– Тренер, а можно я Лене дам совет?

– Давайте.

– Меня подруга недавно подвозила, она тоже недавно права получила, я у нее наклейку видела на приборной панели – стикер с надписью «Сними с ручника!». Мне кажется, очень эффективный способ!

– Эффективный. Как узелок на память. Или крестик ручкой на ладони. Увидел – сразу вспоминаешь, зачем его поставил. Только ответьте мне на один вопрос: найдется ли хоть один инструктор, или сотрудник ГАИ-ГИБДД, который разрешит вам наклеивать в машине

всякую хрень? Именно во время первых поездок, а потом – экзамена вы испытываете самое сильное... ЧТО? ХОРОМ!

– НЕРВНО-ПСИХИЧЕСКОЕ НАПРЯЖЕНИЕ!!!

– Правильно! Есть действия, которые вы еще не довели до автоматизма, а выполнить их необходимо. Сильное волнение мешает вам сосредоточиться. На экзамене из-за волнения «накосячите» – не сдадите. А когда волнуетесь или голова занята чем-то посторонним, даже у водителя с кое-каким опытом может получиться, как в анекдоте:

– Папа, а мама водит машину лучше, чем ты!

– Это почему ты так решил?

– Ты говорил, что на ручнике с места не стронешься, а мама сегодня на ручнике от магазина до дома доехала. Чего не смеетесь?

– Не до смеха нам! Лучше скажите, что делать!

– Сначала послушайте, а потом запишете. И нарисуете.

Закройте глаза. Представьте свою любимую игрушку.

У каждого из вас в детстве была такая. Если не помните – придумайте сейчас... Не спешите, вообразите ее до мельчайших подробностей... Ну что, все готовы?

– Подождите, я еще не вспомнила, как я ее называла!

– А как раз вот это и не надо! Открыли глаза. Берите ручку или карандаш и рисуйте свою игрушку в тетрадке.

– Я рисовать не умею!

– Рисуйте, как получится. Главное не то, как он выглядит, а как его зовут. Подписывайте под своим рисунком кличку. Если животинка серьезная, брутальная, кличка ее будет

РеРуФаС, уважительно можно РеРуФаСыч

Если у вас получилось что-то слишком уж... ммм..., как это сейчас говорят... «няшное» или «мимишное»?

В общем, такую зовите

РеРуФаСя или РеРуФаСик

Что бы это значило, Максим?

– А фиг его знает!

– Покажите своего. Крутой! Так вот: от «Ре» пишете вниз «мень».

– От «Ру» что пишем, Лена?

– «...чник»!

– Правильно! Марина, что там дальше будет?

– «Фа» – это «Фары», а «Сик»?

– «С». Это Сигнал поворотника. Сигнализируете поворотником о том, что вы собираетесь отъехать.

– И что с ним делать?

– А теперь, Лена, сразу после того, как сели в водительское кресло, мысленно сажаете свою зверушку на «торпеду». Буквально на минуточку, пока не отъедете.

– Какую еще торпеду???

– Ох, простите! На приборную панель, значит. Посадили, вспомнили, как его (ее) зовут. И теперь вы точно не забудете пристегнуться Ре-мнем, снять с Ру-чника, включить Фа-ры и С-игнал поворотника. Заведите себе такого помощника, пока не доведете эти действия до автоматизма. Тронетесь – пусть залазит в «бардачок» и сидит там тихонько.

– А я видел рекламу, в которой водитель с игрушкой-повторяшкой, сидящей на при... «торпед» разговаривал. Может, такую посадить?

– Ни в коем случае! Такую рекламу запрещать надо! А тех, кто ее делает и показывает – наказывать!

– Почему?

– А вы представьте, что все водители, вместо того, чтобы внимательно следить за обстановкой на дороге, будут отвлекаться на болтовню с такими игрушками! Догадываетесь, чем это чревато? Раз уж мы тему рекламы затронули, выскажу вам некоторые мысли по этому поводу. Кроме говорящей игрушки я бы запретил рекламу, в которой водитель во время движения под музыку какого-то мобильного оператора пританцовывает за рулем машины с детьми, сидящими на заднем сиденье, и женой на переднем. Да еще и глаза при этом закатывает! А реклама, в которой «сомнамбула» выходит на улицу с движущимся по ней транспортом, учуяв аромат бодрящего напитка (не буду говорить какого)? Если товар нельзя прорекламирровать без демонстрации потенциально опасного поведения – грош цена такому товару! Покажите другую ситуацию, в которой этот товар действительно полезен! Не можете – не рекламируйте.

Даже в рекламе автомобилей, на мой взгляд, бывают «косяки», которые мне, как психологу, не нравятся. Вспомню – расскажу. А пока скажите мне, Максим, на какие технические характеристики автомобиля вы обращаете внимание?

– Старого или нового?

– Нового.

– Мощность и объем двигателя, цвет, размер колес... да! Еще время разгона до 100 км в час!

– Вот именно! Продавая товар, вам продают ...ЧТО?

– Удовлетворение потребностей!

– Правильно, Лена! Максим, какую потребность вы собираетесь удовлетворить, выбирая из автомобилей тот, который быстрее разгоняется?

– Какую???

– Представьте разговор двух друзей:

– У тебя машина за сколько до сотни разгоняется?

– За 6 секунд.

– А у меня за 5! Ты – лох!

– Ааааа! Понял! Понты!

– Правильно, самовыражение. Ну, скажите, Максим, в городе, где МАКСИМАЛЬНАЯ разрешенная скорость обычно 60 километров в час, ну 70 от силы, зачем обращать внимание на такую характеристику, как время разгона до 100? Чтобы стартануть на зеленый быстрее всех, ехать и гордиться тем, как ты всех «сделал»? Да и за городом – для чего, кроме понтов, это нужно? Вы хоть раз в рекламе бэушного автомобиля такую характеристику встречали?

– При покупке старой машины о понтах не думаешь, там на другие вещи надо внимание обращать! Я уже начал интересоваться, возможно, мне права пригодятся раньше, чем я думал. Думаю, на старой машине набраться опыта, а потом уже новую покупать. Я правильно решил?

– Если вам интересно мое мнение, я скажу так: лучше не торопиться, поднакопить денег и купить новую машину. Во-первых, чем новее машина, тем больше у нее опций, повышающих уровень и безопасности, и комфорта. Во-вторых, с ней меньше забот, ее реже придется ремонтировать. Бесконечные ремонты будут портить вам все удовольствие от вождения автомобиля. Да еще и скрытые дефекты могут всплыть. И еще один момент, чисто психологический. Про старую машину вы будете думать так: она у меня ненадолго, одним «шрамом» меньше, одним больше – пустяки, дело житейское. У вас выработается небрежность в обращении с автомобилем. И потом этот стиль перейдет на новую машину. А с ней желательно обращаться

нежно, любить ее. Знаю людей, которые разговаривают с машиной, дают ей ласковое имя. Это как в песне про яхту.

– «Как вы яхту назовете, так она и поплывет»?

– Угадали. У меня была знакомая, которая дала интересное имя своей машине, а у нее был «Фольксваген-Лупо». Такое очень ласковое (с суффиксом «-чик» в конце) и очень неблагозвучное производное от названия модели. Через месяц после приобретения возникли серьезные проблемы с двигателем. Машина была с пробегом, без гарантии. Солидные деньги за ремонт отдала.

– А какое отношение это имеет к теме сегодняшнего занятия?

– Все, о чем будем сегодня говорить, имеет отношение к безопасности за рулем!

– Обоснуйте!

– Пожалуйста! Помните график к закону Йеркса-Додсона? Вторую его часть, где эффективность вниз идет?

– Из-за роста тревоги?

– Да. Цель психологической подготовки – нейтрализовать эту тревогу, чтобы повысить эффективность. На тренинге я это делаю сразу тремя путями.

Во-первых – подготовкой нервной системы начинающего водителя к более быстрой наработке необходимых навыков (при помощи упражнений, которые я давал на первом занятии).

Во-вторых – обучением приемам психологической саморегуляции (это будет сегодня и на третьем занятии).

В-третьих – доведением до вас информации, которую необходимо знать и использовать во время вождения автомобиля. Я не говорю вам: «нужно делать так и не делать так», «нужно вести себя за рулем...», «нужно всегда помнить...». Мне один полковник-гаишник как-то сказал: «Никакой психологической подготовки не надо, просто все должны соблюдать ПДД». Если бы все соблюдали, что должны, и ГАИ-ГИБДД было бы не нужно. Без психологических подходов нужного результата не добиться! Если вы будете думать в первую очередь о безопасности, и будете уверены, что сделали все, что от вас зависит, для обеспечения своей безопасности – тогда вы будете меньше волноваться и адекватнее действовать. Методика проведения тренинга совершенствовалась полтора десятка лет, и зря я здесь ничего не

говорю. А говорю так, как нужно сказать, чтобы вы это лучше поняли и усвоили. И давайте больше этот вопрос не поднимать.

– Ну как, обосновал?

– Обосновали. И убедили.

– Тогда перейдем к основной теме. С чего, по-вашему, начинается безопасное вождение?

– С соблюдения ПДД?

– Если бы у водителей только с соблюдением ПДД были проблемы! К сожалению, в ПДД просто невозможно прописать все, что приходит в голову сделать человеку за рулем. По данным Nationwide Mutual Insurance, «страховые компании исследовали причины 12 000 аварий, в которые попали шоферы в возрасте от 18 до 60 лет. И выяснили, что 81 % водителей во время поездки постоянно отвлекаются от процесса вождения.

Настраивают радио – 32 %

Разговаривают по телефону – 27 %

Едят за рулем – 19 %

Отправляют sms – 12 %

Красят губы – 5 %

Бреются – 2 %

Меняют контактные линзы – 1 %

Укачивают детей – 1 %

Среди беспечных водителей были и те, кто во время движения менялся местами с пассажирами, просматривал видеофильмы и даже красил ногти на ногах. Но это – единичные случаи».

– Помните, был на эту тему анекдот на прошлом занятии? Оказывается, в каждой шутке есть доля шутки. Казалось бы, 1 % или 2 % – цифра маленькая. Но посчитайте, сколько будет 1 % от 12 000! И речь идет не о вчерашних выпускниках автошкол. «Чайнику» вряд ли придет в голову бриться за рулем или укачивать детей. Уверен, подавляющее число из этих виновников ДТП – опытные водители. Но однажды они вдруг решили, что думать в первую очередь о безопасности – не для них. Есть вещи и поважнее – например, приехать на свидание вовремя и бритым. Или с накрашенными губами.

Иногда злую шутку с водителем может сыграть слишком буквальное понимание правил дорожного движения. А стремление быть «правым» в ситуации оказывается сильнее инстинкта

самосохранения. Я знал водителя, который за семь лет был участником семнадцати ДТП! Ни в одном из них он не был признан виновным по формальным обстоятельствам. После одного из них я у него спросил:

– Почему ты не тормозил? Ты же мог успеть остановиться!

Знаете, что он мне ответил?

– А почему я должен был тормозить? Я по главной ехал.

Зная, что едет по главной дороге, он и внимания не обращал, что происходит на второстепенных. О том, что водитель должен принимать меры по предотвращению ДТП, что за рулем нужно думать в первую очередь о безопасности, он совершенно забыл.

– А как научиться не забывать о безопасности? И с чего оно начинается, безопасное вождение?

– С качества вашей подготовки. А здесь схема такая: разработаны критерии, которым должны соответствовать ваши умения и навыки, полученные в автошколе, чтобы ваше вождение не представляло угрозы ни вам, ни окружающим вас людям. И это соответствие устанавливается по результатам сдачи экзаменов на права. Сдали – соответствуют, не сдали – нет. Критерии время от времени становятся жестче. Это естественно, так как увеличивается количество автомобилей на дорогах, усложняется дорожная обстановка. Начинать водить с каждым годом становится все труднее. И без психологической подготовки здесь не обойтись.

– Да мы это поняли уже!

– Я понял, что вы поняли. Хорошо хоть, что в 2014 году в России психологию ввели в программу отдельным предметом, и психологи получили возможность официально проводить свои тренинги. В Беларуси темы «Основы психофизиологии труда водителя» и «Этика поведения водителя автомобиля» входят в состав предмета «Основы управления транспортным средством...», занятия по которому, согласно национальным ТНПА, должны проводить преподаватели-технари или педагоги. Проведение тренингов или дополнительных занятий психологами ТНПА не предусматривают. В других странах программы обучения зависят от менталитета и традиционных подходов. Про Литву я уже упоминал. В Австралии, где психологическая подготовка будущих водителей отсутствует, процедура получения полноценных прав растягивается на несколько этапов и занимает в общей сложности пять лет. А до этого водитель имеет массу различных ограничений,

вроде запрета перевозить пассажиров или передвигаться в темное время суток.

Те, кто переучивался для получения водительского удостоверения в Голландии, упоминают о высокой стоимости обучения. Одно теоретическое занятие стоит около 20 евро, а практическое – около 50 евро. Для овладения навыками вождения с «нуля» практических занятий надо 30-40. Вот и считайте. И сравните со стоимостью обучения у нас. Одно хорошо: голландские законодатели совместили приятное с полезным и сейчас по договоренности с инструктором можно официально рассчитаться за занятие, что называется, «натурой». Полученная таким образом «плата» не подлежит декларированию. Что смеетесь, Максим?

– Представил ситуацию. Приходит муж-инструктор домой, а жена ему говорит:

– Дорогой, на секс не настраивайся, у меня «критические» дни начались. А он ей отвечает:

– Не переживай, дорогая, со мной две ученицы «натурой» рассчитались.

– Ну, слава те, господи!

Хахахахаха!

– И я представила. Муж жене, ложась в постель:

– Дорогая, что-то я очень уж устал сегодня, давай спать.

– Не «парься», милый, я сегодня два урока вождения взяла, и сто евро сэкономила, и тебе облегчение.

– Ты ж моя умница!

Хахахахаха!

– Ну, у голландцев, как вы знаете, проституция легализована, доходы тружениц сексуального фронта декларируются, социальный пакет, пенсия и так далее. И законодатели позаботились о своих согражданах, совместили удовлетворение потребностей разных уровней к всеобщему удовольствию. У нас такого, к сожалению, нет, по крайней мере, официально. Ладно, повеселились – и хватит. Вернемся к серьезным вещам. Главное, что вы должны понять: на постсоветском пространстве процедура обучения и получения прав не из самых сложных. Все зависит от вас! Если вы серьезно относитесь к обучению, проблем с получением прав и самостоятельным вождением у вас не будет.

Теперь о безопасности. Есть несколько нюансов, которые в программе подготовки водителей либо не затрагиваются, либо раскрываются недостаточно полно и методически грамотно. Вот один из них. Примите удобную позу, расслабьтесь, закройте глаза, представьте себя на водительском кресле. Возьмите воображаемый руль в руки. Лена, не бойтесь, программировать не буду. Просто слушайте и следуйте за тем, что услышите. Подключаю к телефону компактные колонки...

...

– Что слышали? Лена?

– Музыку. Быструю.

– И как она вам?

– Непонятная. Я ее раньше не слышала. Такая...будоражащая.

– Это «Шторм» Вивальди в исполнении Ванессы Мэй, всемирно известной скрипачки. Или вот в ее же исполнении «Контрданс», кажется, Гайдна

...

Под такую музыку не заснешь, не так ли? Я видел, кое у кого руль влево-вправо ходил в такт музыке. А вот другая музыка:

...

– Впечатления? Максим?

– Я ее знаю. Это «Unchained Melody» из американского мистического триллера «Призрак». Если бы я не знал английского и не сопереживал герою фильма, вполне мог бы и уснуть под нее, очень уж медленная.

– Спасибо, Максим. Я тоже ему сопереживаю. Эмпатия – одно из самых ценных качеств для психолога. А кому хотелось уснуть? Опустите руки. Вот еще парочка мелодий:

...

– Ваши впечатления, Марина?

– Ну, это нейтральные мелодии. Ни уснуть, ни взбодриться.

– Согласен с вами. Теперь послушайте небольшую лекцию. Объясню вам, зачем я устроил этот концерт. Кратенько процитирую интернет-источник.

«Долгое время считалось, что музыка оказывает на человека лишь психоэмоциональное воздействие. Однако многочисленные исследования показали, что в основе воздействия музыки на нервную

систему человека лежит явление биорезонанса. Если музыкальное произведение попадает в резонанс со звуковыми колебаниями клеток организма, то они начинают подстраиваться под звук. А значит, с помощью звуков можно либо скорректировать их работу, либо, наоборот, нарушить. Есть целое направление в медицине, использующее лечебное воздействие музыки на организм. Музыкотерапия применяется при лечении заболеваний нервной системы: неврозах, неврастениях, переутомлении, бессоннице. Помогает она и при гипертонии, гастрите, язве желудка, бронхите, болезнях мочеполовой системы, лекарственной аллергии и многих других».

Если кого-то из вас музыкотерапия серьезно заинтересует, вы можете найти массу полезной информации в интернете. Там же я видел и списки мелодий, оказывающих бодрящее воздействие на водителя. Некоторые из них я послушал – мне они не подошли. Здесь нужно придерживаться принципа: на вкус и цвет товарища нет. Давно уже пора добавить в эту народную мудрость и музыку. Нужно понимать, что музыка относится к мощнейшим якорям.

– А якоря здесь при чем?

– А якорями, Лена, в НЛП называются сигналы, вызывающие и стабилизирующие определенные состояния нашей нервной системы. Вот Максим, я думаю, уже про это знает.

– Да, я читал, что в НЛП есть такие заповеди:

1. Весь опыт закодирован в нервной системе.

2. Весь субъективный опыт состоит из зрительных образов, звуков, чувств.

А якоря – это один из элементов НЛП. Только как они работают, некогда было подробно разбираться. Получу права – будет больше времени.

– Кратко я вам сейчас объясню. Хотел на третьем занятии, но раз уж мы затронули эту тему... Лена, вы на море отдыхали когда-нибудь?

– Ну, вы и вопросыки задаете! Думаю, здесь не найдется ни одного человека, который хотя бы раз не отдыхал на море.

– И я так думаю. Сувениры какие-нибудь домой привозили?

– Каждый раз привозила. И ракушки, и камни с дырками, и крабов сушеных, покрытых лаком, на картонках... В основном, что детям понравится. Сначала они с этими сувенирами носятся, показывают

друзьям, а потом забрасывают. Я собираю, складываю в коробку и – в шкаф на антресоли. В ящике стола большая ракушка валяется, подворачивается под руку, когда ищущее что-нибудь или порядок навожу.

– И вот вы видите этот сувенир (визуальная система), берете его в руку, ощущаете тяжесть, шероховатость и прохладу (кинестетика), подносите к уху, слышите шум (аудиальная система)... Что с вами происходит?

– Ну, что... вспоминаю, как мы отдыхали втроем, я, муж и старшенький, младший только в проекте был. И хорошо становится, спокойствие и безмятежность чувствую, как тогда, и немножко тоскливо оттого, что это время в прошлом.

– Вот мы с вами и объяснили механизм того, как работают якоря. Дикари перед сражением с врагом танцевали вокруг тотема, наносили на тело татуировку с его изображением, чтобы внушить себе веру в то, что он поможет победить. Всякие амулеты, талисманы, счастливые и плохие приметы – все это примеры якорей, запрограммированных в нашей нервной системе. Чаще всего они действуют напрямую на наше подсознание. Талисман открывает нам доступ к ресурсам, помогающим справиться с проблемой. Даже когда мы считаем, что эта помощь послана нам «свыше», на самом деле все ресурсы уже закодированы в нашей нервной системе, как нам сегодня уже Максим говорил. Одним из таких ресурсов является ВЕРА В СЕБЯ, в свои силы и возможности. Ну и еще в своего ангела-хранителя.

Чем больше у человека опыт преодоления трудностей, тем больше у него ресурсных якорей, которые можно сознательно использовать для решения текущих проблем, даже если он сам об этом и не подозревает. В НЛП есть техника «Якоря стопкой». Я часто использую ее в индивидуальной работе. Там ресурсы из нескольких ситуаций, в которых клиент был доволен собой и результатом своих действий, суммируются и используются для решения одной проблемы.

– А как нам это использовать?

– Например, если у вас есть предмет, который вы считаете счастливым для себя, берите его с собой, когда не уверены в своих силах. Даже если уверены, просто на всякий случай, в качестве дополнительного ресурса. На практические занятия по вождению, на сдачу экзамена в ГАИ-ГИБДД...

– А что еще можно...

– Подождите, давайте с музыкой закончим. Музыка является одним из сильнейших якорей! Помните, мы говорили про формирование в нервной системе программ в состоянии стресса? Так вот, в состоянии «кайфа», простите за жаргонизм, тоже формируются программы. И у каждой программы есть свои якоря, один или несколько. Слушая любимую музыку, просматривая любимые фильмы, разглядывая картины, и так далее, мы вызываем в себе то состояние, которое испытывали тогда, когда соприкоснулись с этим впервые.

Потому и нет «товарища», что у каждого это сугубо индивидуально. Если влюбленные ровесники много времени проводят вместе, посещают одни концерты, смотрят одни фильмы – у них и якоря будут схожими. Сколько бы лет с тех пор ни прошло, соприкасаясь с таким якорем, они будут вспоминать свою первую любовь. Если разница в возрасте у людей большая, значит, росли они в разной культурной среде, и вкусы у них будут разными. Этим можно объяснить и несовместимость характеров, и сексуальную несовместимость. Только классика на то и классика, что, не являясь якорем, у людей разных поколений, разного пола, возраста, рода занятий и социального положения вызывает одинаковые чувства. Кто читал рассказ «Фараон и хорал» О. Генри? Герой этого рассказа, асоциальный тип, слушая духовную музыку, впервые в жизни испытывает светлые чувства.

– А как это использовать водителю?

– Начинаящему водителю лучше вообще музыкой не злоупотреблять. Все-таки часть информации об окружающем нас пространстве мы получаем через органы слуха. Музыка может помешать услышать сигналы спецтранспорта и других автомобилей, водители которых таким образом попытаются предупредить нас об опасности. Если вы все же без музыки не можете, к ее выбору следует относиться серьезно. Если водитель чрезмерно возбужден, ему нужно включить спокойную музыку. Если чересчур заторможен и утомлен – мелодии должны быть мажорными, бодрыми (но не слишком быстрыми и агрессивными). Если клонит в сон, но остановиться и отдохнуть нет возможности – подпевайте магнитоле или пойте сами! Каждый водитель должен проанализировать, как влияет та или иная музыка на его психическое состояние, какие вызывает эмоции, и руководствоваться своим личным опытом в процессе вождения

автомобиля. Запишите несколько дисков с разной музыкой, и ставьте тот, который нужен именно в данный момент. Либо сделайте сборку, в которой быстрые и медленные композиции чередуются.

– А что еще влияет?

– Запахи. Тоже якорь. И так же, как музыка, используются в немедикаментозном лечении. Слышали про ароматерапию? Кому интересно – ищите в интернете. Я расскажу только о влиянии некоторых запахов на водителя. Лена, Максим, пустите по рядам эти картонки. Сначала сами понюхайте, потом передавайте дальше. Я на них капаю из флакончиков с разными ароматическими маслами. Марина, какие ароматы до вас уже дошли?

– Я узнала апельсин, жасмин, лимон и что-то хвойное. Ель?

– Можжевельник. Еще чайное дерево где-то плавает по рядам. Я несколько таких флакончиков вожу с собой постоянно в машине, и, в зависимости от состояния, выбираю, какое из масел использовать. Запахи лаванды, ромашки и жасмина расслабляют, притупляют реакцию, ими лучше не пользоваться. Разве что, когда вы слишком уж возбуждены. Запахи кофе, лимона и апельсина бодрят, помогают сконцентрироваться. Я с этой целью использую еще масла ели или можжевельника. Встречал информацию, что запахи гамбургеров и свежего хлеба делают водителя раздражительным и агрессивным. Может, это оттого, что они стимулируют аппетит? Вот сидит кто-то рядом с водителем и жует, а ему не дает... Запах новой машины повышает концентрацию внимания и делает водителя более осторожным.

– А это потому, что новую машину особенно жалко разбить.

– Наверное, вы правы, Максим.

– Тренер, а как Вы используете ароматические масла?

– Я капаю несколько капель на решетку обдува салона и включаю печку. Пара секунд – и аромат на весь салон. Раньше я пользовался этим методом довольно часто. Было время – проводил за рулем по 10-12 часов подряд, работа такая была. И в течение дня таким образом несколько раз себя взбадривал. Но однажды выхожу из машины – и вдруг меня как начнет «колбасить»! Самое подходящее для описания моего состояния слово. Меня трясло почти полчаса, никак не мог этот «колотун» унять. Это я маслами перевозбудил свою нервную систему. С тех пор стараюсь ими не злоупотреблять. Кстати, есть мнение, что в

сезон простуд эфирные масла помогают бороться с вирусами. Есть даже специально подобранная смесь, продается в аптеках. Кстати, с запахами связано и одно из отличий женского автомобиля от мужского.

– Какое?

– В салоне женского автомобиля ароматизатором служит сам водитель, а в мужском – открытая пачка презервативов или сигарет.

Хахахахаха!

– Следующая тема. Лена, Максим, пустите листочки по рядам.

– Так это же таблица Шульте-Платонова! Мы этот тест уже делали!

– Будем еще раз делать. Помните свои результаты по первой таблице?

– Вы сказали записать. Да там и записывать было нечего, почти никто не справился. Сейчас, после упражнений, результат должен быть лучше.

– Вот сейчас и посмотрим. Все готовы? Хорошо. Теперь возьмите свои мобильники, приложите к уху. По команде «Начали» одновременно с поиском чисел начинаете бормотать в трубку свою фамилию, имя и номер телефона. «На старт, внимание...Начали»!

...

– Ну, и почему не делаем? Чего улыбаетесь, Максим?

– А это развод, я сразу понял.

– Марина, вы что скажете?

– А меня на шестерке заклинило. Всю таблицу два раза глазами обежала... а, вот она где! И номер телефона перепутала. Все равно невозможно показать тот же результат, что в прошлый раз, даже после упражнений.

– Кто уже понял, о чем будем говорить?

– О влиянии мобильников?

– Правильно. Если бы я просто рассказал вам, что разговоры по мобильнику во время управления автомобилем опасны – у вас в одно ухо влетело бы, в другое вылетело. Путем манипуляции с тестом я ввел вас в состояние разрыва шаблонов (замешательства), и вы сами поняли, что переключение и распределение внимания во время разговора по мобильнику и без телефона – это две большие разницы. Теперь небольшая лекция.

Не хочется загружать вас техническими подробностями, тем более, что я и сам в них не специалист. Основной причиной негативного

влияния мобильного телефона на человеческий организм, по некоторым данным, считается то, что частота информационных модуляций сотового телефона совпадает с биоэлектрическими ритмами человеческого мозга. Возникающий при этом резонанс приводит к функциональным расстройствам организма. Повторюсь, я не знаю, насколько это соответствует действительности, возможно, информация, которую я в свое время отыскал, устарела, либо я даю ее не совсем правильно. Когда в средствах массовой информации я наткнулся на результаты изучения воздействия мобильного телефона на человека, я брал их на заметку, и вот что у меня накопилось:

Австралийские ученые установили: 40-минутное непрерывное воздействие излучения мобильного телефона на мозг приводит к развитию у человека синдрома замедленной реакции.

Итальянцы пришли к выводу, что разговоры по мобильному телефону больше часа в день вызывают нервные расстройства.

Японцы обнаружили, что излучение мобильных телефонов повреждает нервные клетки – нейроны.

Шведские ученые утверждают, что участвовавшие случаи глиомы, или глиобластомы – самого распространенного вида раковой опухоли мозга – во многом обусловлены длительными (более часа в день в общей сложности) разговорами по мобильному телефону. Всем вам известны случаи таких заболеваний с трагичным исходом. Я не считаю этичным называть фамилии, тем более что истинная причина возникновения опухоли не может быть установлена с абсолютной достоверностью. Имеются данные, что воздействие, аналогичное, облучению мобильным телефоном, оказывает блютуз.

Вот цитата из СМИ десятилетней давности:

«Для водителей, которые пользуются сотовым телефоном в автомобиле, эти негативные последствия во много раз увеличиваются. Металлическая крыша салона почти полностью перекрывает сигнал, поступающий в аппарат от ближайшей базовой передающей антенны. Для того, чтобы восстановить с ней нормальную связь, мобильный телефон в автоматическом режиме постоянно дает запросы на антенну, получает от нее корректировку и в зависимости от приказа в 2-5 раз повышает мощность своего мини-передатчика, далеко выходя за пределы безопасного с точки зрения медицины уровня электромагнитного излучения. И это в нескольких сантиметрах от

головного мозга и органов зрения. Если мозг хотя бы в состоянии отвести от себя вредное тепло, которое образуется при прохождении радиоволн через его ткани, благодаря многочисленным кровеносным сосудам, то вот хрусталик глаза не имеет даже капилляров. В итоге интенсивного использования сотовой трубки возможно его помутнение».

– Кстати, я не исключаю, что у меня значительное ухудшение зрения на левом глазу связано с разговорами по сотовому телефону. Держу его всегда левой рукой. Бывало, поговоришь долго, убираешь телефон – вся левая сторона головы горячая.

– А сейчас вы за рулем разговариваете?

– Последние лет пять практически не разговариваю. Только очень коротко отвечаю, если мне звонят, и я один в салоне. С пассажирами не рискую. Кстати, один из двух штрафов за семнадцать лет вождения я заработал в 2009 году за разговор по мобильнику. Тогда у меня была такая работа, что приходилось все время быть на связи. Возил с собой четыре телефона – два рабочих и два личных. Бывало, едешь, говоришь по телефону, а тут второй звонит. Хоть ты руль бросай!

– А системы «hands free» не использовали?

– Пробовал. Но здесь тоже есть нюансы. Замучался я с проводной гарнитурой. Садись в машину и подключаешь два провода. От одного рабочего телефона – в левое ухо, от другого – в правое. Удобно. В ухо зазвенит – кнопку под подбородком нажал и говоришь. Зато когда припаркуешься и выходишь из машины, постоянно забываешь проводочки отсоединить. А они цепляются или за ручник, или за рычаг переключения передач, или еще за какую-нибудь «хрень». Штук пять порвал и отказался. И тут второй раз за неделю во время разговора по мобильнику на нерегулируемом перекрестке чуть не вылетел на главную дорогу. Чудом успел затормозить. Это был «последний звоночек». Уволился с работы, хоть и зарплата устраивала. Решил, что больше судьбу искушать нельзя.

– «Бомбили»?

– Нет, извозом никогда не занимался. Но ездить приходилось много. Вот еще цитата. К тому времени, как до меня дошло, что это и меня касается, я ее уже раз двадцать на группах зачитывал. Источник – iz.ru, 2004 год.

«Проведенные университетом штата Юта (США) исследования показали, что водители, вне зависимости от того, держали ли они сотовый телефон в руках, или пользовались системой «hands free», увидев красный сигнал светофора, с опозданием на треть нажимали на педаль тормоза, либо вообще не успевали это сделать. Их время реакции даже превышало показатели тех водителей, кто менял кассеты в автомагнитолах, настраивал приемник или прикуривал сигарету. Данные, полученные американскими учеными, показывают, что даже само наличие телефона в автомобиле повышает риск попасть в аварию в два раза, а непосредственное использование – сразу в 9 (!) раз. При этом следствием бесед по телефону за рулем чаще всего бывает рассеивание внимания, которое приводит к превышению скорости и смещению автомобиля от центра занимаемой полосы чаще всего влево».

– И еще один любопытный факт. Американские ученые установили, что у мужчин, разговаривающих по телефону более часа в день, в два раза снижается количество сперматозоидов в эякуляте, а из тех, что остались, жизнеспособны не более трети. То есть, практически в шесть раз у мужчины снижается фертильность. Да, Марина?

– У моего племянника три мобильника, и он с ними не расстается ни днем, ни ночью. Работает в интернет-магазине и говорит практически постоянно. А у него два сына, отличные пацаны.

– Сколько им лет?

– Старшему пятнадцать, младшему двенадцать.

– Так мы же говорим про зачатие! Возможно, в то время он так телефоны не «юзал». Самое начало двухтысячных – какие интернет-магазины? К тому же нельзя исключить ситуацию, описанную в одной притче.

– Расскажите!

– Ммм... ну, ладно. Приходит к английскому священнику пожилой прихожанин и говорит:

– Святой отец, моя молодая жена забеременела. Я хочу возблагодарить Господа за оказанную мне милость. Я уже и не думал, что способен на такое, это просто чудо!

– Да, сын мой, это действительно милость Божья. Или чудо наподобие того, что случилось однажды со мной. В молодости, я был миссионером, странствовал по Индии, обращал индусов в истинную

веру. Вот иду я по джунглям от одной деревни к другой – и вдруг передо мной оказался тигр. Он присел, зарычал, приготовился к прыжку. Я взмолился: «Господи, помоги!», приложил посох к плечу, крикнул «Бах!» – и тигр упал замертво!

Прихожанин в восторге:

– Да, это истинное чудо! Никак иначе это и не объяснишь!

– Все очень просто, сын мой. Дело в том, что позади меня оказался охотник с настоящим ружьем.

Хахахахаха!

– Пойдем дальше. Практическая рекомендация для тех, кто... Да, Максим?

– А я не понял, в чем здесь чудо? В том, что охотник попал не в священника, а в тигра?

Хахахахахаха!

Лена – Максиму (шепотом): «Я тебе потом все объясню».

– Так вот. Практическая рекомендация для тех, кто не может отказаться от разговоров по сотовому телефону во время движения: сделайте свой телефон недоступным с места водителя, чтобы при всем желании вы не смогли дотянуться до него, не остановив автомобиль и не выйдя из машины. Отключите звуковой сигнал телефона на время поездки, чтобы он вас не отвлекал. Я понимаю, что отказаться от разговоров по мобильнику трудно, но знать о том, чем это грозит, вы должны.

– А что вы можете рассказать об агрессивном вождении?

– А вы разве не рассматриваете этот вопрос с преподавателем «Основ...»?

– Нас интересует мнение психолога!

– Определение агрессивному вождению я дал еще лет двенадцать назад. И тогда считал, и с тех пор мое мнение не изменилось, что законодательно должно быть закреплено именно понятие «агрессивное вождение», а не «опасное вождение» или «создание аварийной обстановки». И определение должно быть кратким, емким и точным одновременно, а не «действия, характеризующиеся...» с перечислением массы разных обстоятельств. Неудачными мне представляются и определения, включающие слова «многократные», «усложняющие» и так далее.

Я определяю агрессивное вождение так:

СИСТЕМАТИЧЕСКОЕ НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В ГРУБОЙ ВЫЗЫВАЮЩЕЙ ФОРМЕ.

Слово *«систематическое»* подразумевает, что такое вождение для конкретного водителя является характерным, то есть, по сути, его стилем вождения, и устанавливается это по базам нарушений ПДД. *«Грубая и вызывающая форма»* говорит о том, что совершенное нарушение создало реальную опасность для других субъектов вождения. Остановили водителя за конкретное серьезное нарушение – проверьте по базе, штрафовали его за такое раньше, или нет. Если нет – возможно, это случайный разовый проступок. Если да – штрафуйте уже за «агрессивное вождение».

– А почему вообще люди ведут себя на дороге агрессивно? Я имею в виду не превышение скорости, а пренебрежительное, хамское поведение по отношению к другим участникам дорожного движения.

– Причина такого поведения – низкая самооценка. Так ведут себя люди, которые чувствуют себя ущемленными, нереализованными в других сферах жизни. Вот они и реализуются за рулем. Думаю, фильм «Брат-2» все смотрели. Помните таксиста, у которого «были люди, как люди, и вдруг все стали уроды»? Характерный типаж. Не зря его «двойника» потом и в Америке показали. Такой обычно смел только на словах и только в машине. Сделать гадость кому-нибудь из знакомых, соседей, сослуживцев боится – может «огрести». А напакостит на дороге – его надо еще вычислить, задержать, доказать... Чем больше он пакостит – тем больше радуется. Только проблема в том, что радость эта недолгая и требует постоянной «подпитки». Это как купить новейший айфон одним из первых. Ходишь, и демонстрируешь всем, какой ты крутой – ни у кого нет, а у тебя есть! Продолжается это, пока айфон не появится в кармане у каждого пятого. И опять надо искать, чем еще «выпендриться». Ну, с айфоном хоть никому вреда не наносишь, если только не ограбишь кого-нибудь, чтобы денег на него раздобыть. Агрессивность на дороге – другое дело. Там инциденты нередко заканчиваются трагически. А главное – самооценку таким поведением «агрессор» не повысит. И рано или поздно все равно плохо кончит.

– Нарвется на «дорожного Робин Гуда»?

– Нарвется на другого автохама, для которого опасная выходка, грубые слова в его адрес или просто показанный ему «фак» окажутся «последней каплей в чаше терпения». И решит он померяться, у кого «железо» крепче, бита длиннее или кулаки больше. А «дорожные Робин Гуды» – это те же хулиганы, только свой беспредел они оправдывают благородными мотивами. Якобы наводят порядок на дороге, воспитывают тех, кто «неправильно» себя ведет. Робин Гуд из английских баллад грабил богатых и раздавал бедным. А что раздает «дорожный Робин Гуд», кроме... Да, Максим?

– Я слышал, был еще «сексуальный Робин Гуд». Он подглядывал за богатыми и рассказывал бедным.

Хахахахаха!

– Смешно. Спасибо, Максим, я это где-нибудь использую.

Главное, что вам надо запомнить: пока вас никто не уполномочил наводить порядок на дороге, воспитывать других – не ваше дело! Чем лучше вам удастся избегать конфликтов или гасить их, если не удалось избежать – тем больше у вас повода уважать себя. При желании способы избегания конфликтов можете найти в интернете, про это целые книги написаны.

– Тренер, а вас какие действия водителей раздражают больше всего?

– Меня не раздражают, а скорее...mmm...печалат ситуации, в которых водитель не думает о том, что своими действиями он создает проблемы таким же водителям. Огорчаюсь, когда вижу, что на парковке одна машина занимает два места. Когда на перекрестке нужно по левой полосе проехать прямо (направление движения по полосам это позволяет), загорается зеленый – и у машины, стоящей передо мной, вдруг включается левый поворотник. Если бы он мигал, когда я подъезжал к перекрестку, я бы перестроился правее, а теперь полоса занята и приходится ждать, когда появится такая возможность. Или проезжать перекресток после того, как проедут все встречные машины и автомобиль перед тобой повернет-таки налево. И еще несколько ситуаций могут на минуту-другую испортить настроение. Надеюсь, ваши инструктора вам про это рассказывают более подробно. Я как психолог скажу: раздражаться и злиться на дороге непродуктивно и даже опасно. В таких случаях нужно воспользоваться приемами

психологической саморегуляции, а невежливого, некультурного водителя просто пожалеть.

– Виктор, а как влияют на поведение водителя типы темперамента?

– Сильно влияют. Скоро для каждого типа темперамента будут отдельные дорожные знаки. Каждому из типов разрешат нарушать некоторые правила. Например, холерикам можно будет превышать скорость на 50 километров в час, а флегматикам – проезжать на красный.

– Хахахахаха! Гоните!

– Как вы догадались?

– Такого просто быть не может!

– Ну, так и нет смысла говорить о том, что не имеет практического значения. Спросите еще, стоит ли читать гороскопы для водителя на каждый день. Ну, знаете вы свой тип темперамента – и что? Это поможет лучше выучить ПДД или наработать нужные навыки? Или оправдывает ваше лихачество?

Кстати, когда у вас появятся элементы агрессивности в вождении, не ждите, пока из-за этого с вами случится неприятность, а найдите меня, или обратитесь к другому психологу и попросите поработать с вами, чтобы эту агрессивность убрать. Грамотный НЛПер эту проблему решит за час-полтора. Обещаете? Не слышу! Хором: ОБЕЩАЮ!

– О-БЕ-ЩА-Ю!!!

– А как определить, что эти элементы появились?

– Прикинете, часто ли вам приходится заканчивать проезд перекрестка на запрещающий сигнал светофора. Обратите внимание, успеваете вы начать маневр на мигающий зеленый, или это происходит, когда уже горит желтый. Кстати, сколько раз мигает зеленый?

– Четыре!

– Пять!

– Нет, три!

– Для каждого перекрестка по-разному!

– Не удивляюсь такой разбежке в ваших ответах. Однажды я на мастер-классе для преподавателей и инструкторов задал этот вопрос. И там ответы были от трех до пяти. А одного преподавателя со стажем вождения лет тридцать и стажем преподавания почти таким же в перерыве между занятиями выводил на улицу посмотреть на светофор. И он был очень удивлен, увидев, что зеленый мигает не четыре раза,

как он всегда учил, а ТРИ! Эта цифра прописана в регламенте, и не зависит от ширины перекрестка. И никому из учащихся не пришло в голову это проверить! А то, что воспринимает каждый по-разному... здесь шутки шутит наша нервная система. Сейчас я нарисую, как меняются сигналы светофора. Смотрите сюда (рис. 2.1.)



Рис. 2.1.

Перерывы между короткими зелеными сигналами равны им по продолжительности (полсекунды), и наша нервная система воспринимает часть из этих перерывов как такие же сигналы. Будете уверены, что зеленый мигает пять раз – заканчивая маневр на широком перекрестке, обнаружите «сюрприз» в виде переходящих перед вами дорогу пешеходов и подставите «бочину» автомобилям, начавшим движение на загоревшийся для них зеленый.

– Виктор, а вы сказали «когда у вас появятся элементы агрессивности...» так, как будто уверены, что они обязательно появятся. А вдруг нет?

– В том то и дело, что уверен. Рано или поздно это случается с каждым, кроме, разве что, тех, кто начал водить автомобиль в зрелом возрасте. Думаю, Марине это не грозит. И еще помогает «прививка» в виде легкого ДТП без последствий для здоровья. После него осторожность за рулем может продлиться довольно долго, благодаря чему у водителя агрессивный стиль вождения может смениться спокойным, упреждающим стилем.

– А кроме зрелого возраста, что еще влияет на стиль вождения?

– Понимаю, чем вызван ваш интерес. Предупрежден – значит, вооружен? Сейчас мы выполним один тест, по результатам которого вы сможете сделать вывод о том, к чему вам нужно быть готовыми. Это тест Шуберта на склонность к рискованному поведению. Сейчас я зачитаю вам 25 вопросов, а вы должны оценить степень своей готовности совершить действия, о которых вас спрашивают, по следующей схеме:

- 2 балла – полностью согласен, полное «да»;
- 1 балл – больше «да», чем «нет»;

- 0 баллов – ни «да», ни «нет», нечто среднее;
- -1 балл – больше «нет», чем «да»;
- -2 балла – полное «нет».

Все просто. «Нет» записываете отрицательным числом, «да» – положительным. У вас получится простая формула типа +1-2+1-1+2... и так далее. Ноль (ни «да» ни «нет») можете не писать. Торопиться не буду, но и вы старайтесь вопрос долго не обдумывать, действуйте интуицию. Всем понятно? Начинаем:

1. Превысили бы вы установленную скорость, чтобы быстрее оказать необходимую медицинскую помощь тяжелобольному человеку?
2. Согласились бы вы ради хорошего заработка участвовать в опасной и длительной экспедиции?
3. Стали бы вы на пути убегающего опасного взломщика?
4. Могли бы ехать на подножке товарного вагона при скорости более 100 км/час?
5. Можете ли вы на другой день после бессонной ночи нормально работать?
6. Стали бы вы первым переходить очень холодную реку?
7. Одолжили бы вы другу большую сумму денег, будучи не совсем уверенным, что он сможет вам вернуть эти деньги?
8. Вошли бы вы вместе с укротителем в клетку со львами при его заверении, что это безопасно?
9. Могли бы вы под руководством извне залезть на высокую фабричную трубу?
10. Могли бы вы без тренировки управлять парусной лодкой?
11. Рискнули бы вы схватить за уздечку бегущую лошадь?
12. Могли бы вы после 10 стаканов пива ехать на велосипеде?
13. Могли бы вы совершить прыжок с парашютом?
14. Могли бы вы при необходимости проехать без билета от Таллина до Москвы?
15. Могли бы вы совершить автотурне, если бы за рулем сидел ваш знакомый, который совсем недавно был в тяжелом дорожном происшествии?
16. Могли бы вы с 10-метровой высоты прыгнуть на тент пожарной команды?

17. Могли бы вы, чтобы избавиться от затяжной болезни с постельным режимом, пойти на опасную для жизни операцию?

18. Могли бы вы спрыгнуть с подножки товарного вагона, движущегося со скоростью 50 км/час?

19. Могли бы вы в виде исключения вместе с семьей другими людьми, подняться в лифте, рассчитанном только на шесть человек?

20. Могли бы вы за большое денежное вознаграждение перейти с завязанными глазами оживленный уличный перекресток?

21. Взялись бы вы за опасную для жизни работу, если бы за нее хорошо платили?

22. Могли бы вы после 10 рюмок водки вычислять проценты?

23. Могли бы вы по указанию вашего начальника взяться за высоковольтный провод, если бы он заверил вас, что провод обесточен?

24. Могли бы вы после некоторых предварительных объяснений управлять вертолетом?

25. Могли бы вы, имея билеты, но без денег и продуктов, доехать из Москвы до Хабаровска.

Вот и все. Теперь подсчитайте сумму набранных вами баллов.

Общая оценка теста дается по непрерывной шкале как отклонение от среднего значения. Положительные ответы свидетельствуют о склонности к риску.

- меньше минус 30 баллов: слишком осторожны;
- от минус 10 до плюс 10 баллов: средние значения;
- свыше плюс 20 баллов: склонны к риску.

– Оппа!

– Что, Максим?

– У Максима почти максимум, извините за каламбур.

– Ах, молодость, молодость... Помню себя в вашем возрасте. Я тогда все 50 набрал бы. Высокая готовность к риску сопровождается низкой мотивацией к избеганию неудач (защитой). Кажется, за что ни возьмешься – все по плечу. Боюсь, Максим, вы раньше всех начнете лихачить. Учтите еще вот что: только в гонках на компьютере после аварии машинка в следующую секунду опять мчится по трассе. В жизни все гораздо серьезнее. И трагичнее. Что у вас, Марина?

– У меня почти минимум.

– И это понятно. С возрастом готовность к риску падает. А у вас, Лена, как дела?

– У меня плюс 5.

– Исследования показали, что у женщин готовность к риску реализуется при более определенных условиях, чем у мужчин.

– Да! Я чувствовала, что если бы в вопросах было больше конкретики, мои ответы могли бы быть другими. Например, какого размера рюмки для водки, или сколько весят люди, которым нужно подняться в лифте, и...

– Хватит, хватит! Тест показал, что вы к риску не склонны. Но вам нужно учесть, что после нескольких тысяч километров самостоятельного безаварийного вождения вы можете решить, что так будет всегда, и потеряете осторожность. Впрочем, я уже об этом говорил. И что нужно будет делать – тоже.

Как-то незаметно время занятия подошло к концу. Вопросы есть?

– Вы приемы психологической саморегуляции обещали дать!

– Сегодня дам пару самых простых приемов, чтобы в пробке не слишком нервничали. Записывайте:

«Обезьяна». Представьте, что дразните обезьяну, сидящую в клетке зоопарка. Она корчит рожицы, а вы их повторяете. Постарайтесь задействовать побольше мимических мышц лица. Если боитесь, что вас увидят другие – прикройте лицо ладонями. Только не пропустите момент, когда пора будет ехать.

«Зевок». Поднимите руки вверх, потянитесь и зевните пошире. Напрягите мышцы. Расслабьтесь, опустите руки. Повторите упражнение 8-10 раз. Во время упражнения углубляется и замедляется дыхание. Кстати, вот еще одна из дыхательных техник:

«Противострессовое дыхание». Медленный глубокий вдох через нос, задержка дыхания на две-три секунды, еще более медленный выдох через рот. Этот способ очень эффективно избавляет от стрессового напряжения и успокаивает, бывает достаточно буквально четырех-пяти вдохов-выдохов.

«Точечный массаж». Это не совсем то, что практикуют профессиональные массажисты. Круговыми движениями подушечек указательного и среднего пальцев помассируйте скулы. Если надавливание будет достаточно интенсивным, оно будет ощущаться

некоторое время и после снятия пальцев. Боль при нажатии свидетельствует о том, что вы нуждаетесь в хорошем отдыхе.

Эти приемы вы можете применять не только за рулем, но и во всех других ситуациях, когда вам нужно успокоиться или отвлечься. Давайте попробуем сделать каждое из них. Как у меня обезьяна получается?

– Смешно. И это все приемы?

– На сегодня – да. Самое главное я расскажу и покажу на третьем занятии.

– А когда оно будет?

– За неделю-полторы до сдачи экзамена на права. Постарайтесь его не пропустить. Если вам на этот день инструктор назначит вождение – переносите. Занятие очень важное! А теперь давайте прощаться. Работайте упорно, и удача к вам придет. До свиданья!

– До свиданья!

Встреча 3

Культура дорожного движения.

Эффективное общение с инспектором ДПС.

Психологическая настройка на успешную сдачу практического экзамена в ГАИ-ГИБДД. Использование современных эффективных психотехнологий.

– Здравствуйте, водители!

– Здравствуйте!

– Ну что, последний рывок?

– Да, через неделю будем с правами!

– Все уверены, что сдадут? Поднимите руку, кто еще не чувствует себя водителем. Шесть человек, почти четвертая часть. Это нормально. Давайте разбираться, кому чего не хватает. Говорите по очереди.

– Я еще четыре занятия не откатала. Правда, инструктор говорит, что у меня все получается, и мне это не обязательно. К тому же, я в отпуске, и могу успеть, если буду по два раза в день ездить.

– Ну, хорошо. А у вас какие проблемы?

– Я что-то чувствую, а сформулировать не могу. Когда еду, думаю только о том, как бы со мной чего не случилось. Знаю подходящее слово – кураж. Все жду, когда он у меня появится. Думаю, что проблема чисто психологическая, надеюсь, на сегодняшнем занятии вы мне что-нибудь посоветуете.

– А мне кажется, что нам в автошколе чего-то недодают в плане теории. ПДД я выучила, про нарушения и наказания за них нам тоже рассказывали, медицинская подготовка мне вряд ли пригодится. Вы на первом занятии говорили, что водитель – элемент системы ВАДС. Я пока в эту систему не вписываюсь. Что-то важное упущено, а что – не знаю.

– Сразу видно аналитика. Самую суть уловили. Сегодня у нас будут интересные темы, надеюсь, вы узнаете именно то, что вам нужно. Про культуру дорожного движения вам преподаватель говорил?

– Нам говорили про этику, как совокупность нравственных правил водителя. Какое поведение считается вежливым, а какое – нет.

– Очень хорошо. Значит, вы уже знаете, в каких случаях нужно показывать дальнобойщику кукиш.

– Это чтобы он нас подрезал и вышел разбираться???

– Это чтобы он поблагодарил вас аварийкой или коротким сигналом, остановился и пошел удалять из колесной пары застрявший в ней предмет. Именно это в кукише означает большой палец, просунутый между указательным и средним. Представляете, что будет с автомобилем, едущим за фурой, если ему в лоб вдруг вылетит булыжник?

– Про это нам не рассказывали. Говорили, что если у фуры все время мигает левый поворотник, ее обгонять нельзя, пока не выключит и вправо не примет.

– Правильно говорили. А вот такой жест пальцами, как утка клювом, что значит? Не знаете? Случай из жизни. Останавливаюсь на красный. Поздний вечер, довольно темно. Рядом со мной останавливается машина, девушка за рулем. Увидел, что на меня посмотрела, и показываю ей этот жест. Она мне тоже ручкой помахала и дальше с выключенными фарами поехала. Все понятно?

– Понятно. А какие еще есть сигналы?

– А еще – посмотрите в интернете. Наберете в поисковике «дорожный семафор». Вернемся к культуре.

Как это часто бывает, у нас борются за культуру дорожного движения, не давая ясного и четкого определения этому понятию. Или кто-нибудь из вас встречал такое?

– Нет, нам говорят, что надо быть культурным водителем. И приводят примеры. Так же, как про этику. Вы какое определение даете?

– Мне когда-то понравилось такое определение культуры в общем смысле:

Культура – исторически определенный уровень развития общества, творческих сил и способностей человека, выраженный в типах и формах организации жизни и деятельности людей, в их взаимоотношениях, а также в создаваемых ими материальных и духовных ценностях.

А дальше все просто. Выбираем отсюда то, что нам подходит (форма организации...деятельности, взаимоотношения), добавляем то, что относится непосредственно к системе, в которой это происходит, и критерии, которым должно соответствовать, и получаем:

Культура дорожного движения – форма организации деятельности и взаимоотношений в системе ВАДС, основанная на взаимном уважении, строгом сознательном соблюдении правил дорожного движения, норм общественной морали и нравственности.

– Что скажете?

– Нормально. Про уважение, нормы общественной морали и нравственности понятно. А ПДД здесь при чем?

– При том. Можно ли считать культурным водителя, который наплевательски относится к тому, что должен соблюдать? И слово «сознательно» я использовал не зря. Соблюдать ПДД надо не потому, что за несоблюдение штрафуют или прав лишают, а потому, что это – жизненная необходимость, и каждый водитель должен это твердо усвоить.

– Все понятно. А как вы к правилу трех «Д» относитесь? Говорят, что это правило – одно из самых важных.

– В том виде, как его все преподносят – одно из самых вредных. Чему оно учит?

– Ну, ...думать за дурака, уступать дорогу.

– А вы считаете себя дураками? Поднимите руку, кто считает. Видите – никто! Откуда тогда на дороге дураки берутся?

– А они в других автошколах учатся. Или права покупают.

Хахахахаха!

– Представьте ситуацию: вы едете по полосе разгона. Полоса уже заканчивается, срочно надо перестроиться, а слева – сплошной поток. И вдруг один автомобиль притормаживает, уступая вам дорогу. Обидно, правда?

– Почему обидно???

– Дал вам дорогу, значит – считает вас дураком. Или дурой. По правилу трех «Д» так получается.

– Нет, просто он культурный!

– И при этом правило трех «Д» по-другому расшифровывает! Человеку по-настоящему культурному, вежливому, с нормальной адекватной самооценкой совсем не нужно считать, а тем более – называть других дураками. Ему и без этого комфортно!

– Так как он расшифровывает три «Д»?

– Скажите каждый про себя... в смысле – не про себя любимого, а молча. Просто подумайте: «Дай Дорогу Дураку». А теперь вслух громко скажите: «Дай Дорогу ДРУГУ!» Еще раз, хором!

– Дай Дорогу ДРУГУ!

– Ощутили разницу?

– Супер! Совсем по-другому себя чувствуешь! Когда про другого человека думаешь, что он твой друг – вредить ему не будешь, наоборот, хочется помочь.

– Правильно мыслите. Вот и несите в массы эту формулу. Я в одной из телепередач о культуре дорожного движения озвучил слоган на эту тему. Предложил ГАИ-ГИБДД вместо плакатов с надписями типа «Водитель, будь вежлив на дороге» размещать плакаты такого содержания:

Правило трех «Д»

От ГИБДД:

Окажи услугу –

Дай

Дорогу

Другу!

На фоне улыбающегося лица водителя за рулем автомобиля с рукой в приветственном жесте. Я, конечно, не поэт Цветик, но аплодировали громко.

– Нормальные стихи. Может быть, и появятся на дорогах когда-нибудь.

– Я тоже надеюсь. Вопросы есть?

– Целых два! Первый: почему вы почти всегда говорите не просто ГИБДД, а ГАИ-ГИБДД?

– Потому, что эту структуру до сих пор еще часто называют «Госавтоинспекция», а ее сотрудников – «гаишниками», а не «гибэдэдэщниками» – это раз. Потому, что мой курс психологической подготовки может использоваться не только в Российской Федерации, но и в других государствах постсоветского пространства со схожим менталитетом и русскоязычным населением, в которых ГАИ по-прежнему ГАИ – это два. Хватит два?

– Хватит. Второй вопрос: как грамотно общаться с сотрудниками ГАИ-ГИБДД?

– Очень важный вопрос. Вы даже не представляете, насколько результат этого общения зависит от вас. От вашего характера, самооценки, креативности. И наличия чувства юмора!

Сначала короткий отрывок из курса лекций по психологии безопасного вождения, который я написал еще лет пятнадцать назад.

«В некоторых странах сотрудников дорожной полиции называют ангелами-хранителями, «дорожными ангелами». Такие дорожные ангелы все видят, знают, как можно сделать безопасным дорожное движение, как помочь пострадавшим в ДТП.

Сотрудник ГАИ находится на дороге не для того, чтобы портить водителям хорошее настроение от лихой езды, он выполняет свой служебный долг, и его работа достойна уважения. Соответственно, и общаться с ним нужно так, чтобы после расставания с ним ни у него, ни у вас не осталось «неприятного осадка».

Если у вас есть знакомый сотрудник ДПС, спросите его, как ему удается так профессионально определять, кого следует останавливать, а кого тормозить и не обязательно. И выяснится, что, так же, как опытный таможенник угадывает, где спрятана контрабанда, а продавец одежды точно определяет ваши размеры, основная причина здесь – «набитый» или «наметанный» глаз. Опытный «гаишник» – это всегда наблюдательный человек и тонкий психолог. Если автомобиль без необходимости перестраивается, «крадется», прячась за соседние машины, пытается прижаться к краю дороги, двигаясь медленнее основного потока – это повод остановить его. Слишком напряженная посадка, дрожащий голос, бледность или наоборот, неестественная краснота, суетливость и другие симптомы волнения являются признаком того, что у этого водителя наверняка есть свой «скелет в шкафу» (например, не в порядке документы). Даже если водитель не совершил нарушения на глазах у «гаишника», то либо нарушение выявит доскональная проверка документов, либо сам водитель сразу же начинает каяться, услышав вопрос, заданный укоризненным тоном – «Ну, что же вы так, а»? Конец цитаты. Продолжу в форме диалога:

- Ну, что же вы так, а?
- Простите, я больше не буду.
- Что не будете?
- Нарушать не буду.
- Вы хоть понимаете, что нарушили?

– Понимаю...

– Скажите, раз понимаете!

– Ну, я вот там двойную сплошную линию пересекла...

А он, вполне возможно, и не видел этого нарушения.

Просто решил так поразвлечься. Или вас остановили для банальной проверки документов. Если вы не чувствуете за собой вины, первое, что нужно сделать – это взять себя в руки. Правил вы не нарушали, документы у вас в порядке, вы трезвы, машина исправна. Чего вам бояться? В подавляющем большинстве сотрудники ДПС – люди порядочные, честные и дружелюбные. Герой анекдотов хоть и встречается, но встречается очень и очень редко. Скорее всего, после проверки документов вам пожелают счастливого пути, и вы проследуете своим маршрутом. На это и настраивайтесь перед началом разговора. И выбирайте подходящий для себя вариант общения.

– А из машины выходить, или это не обязательно?

– Мое мнение – обязательно выходить. Во-первых, гаишник увидит, что ваша координация не нарушена вследствие приема алкоголя или запрещенных препаратов. Во-вторых, вы будете разговаривать с ним «глаза в глаза». Оставаясь в водительском кресле, глядя на инспектора снизу вверх, вы изначально ставите себя в приниженное положение. Да и ему не так уж удобно к вам наклоняться.

– А что еще посоветуете?

– Не «качайте права». Люди, находящиеся «при исполнении», не любят тех, кто, как говорят в сериалах, «быкует»: «По какому праву меня остановили? Что я нарушил? Почему вы меня задерживаете, когда я так тороплюсь? Вам что, погоны надоели?» Ваша агрессия вызовет ответную реакцию – «гаишник» воспользуется своими правами в полной мере. Даже если и не найдет к чему придраться, времени вы потеряете значительно больше, чем вам хотелось бы.

Обязательно улыбайтесь. Улыбка подсознательно внушает доверие и симпатию. И не молчите. Можно начать разговор с нейтральной фразы: «Трудновато, наверное, сегодня вам приходится, не правда ли? Движение очень уж интенсивное»... «Ну и жара, давненько такой не припомню, а вы? Интересно, в какую погоду легче всего вам работать?»... Старайтесь задавать открытые вопросы, то есть, такие, которые требуют развернутого ответа, а не однозначного «да» или «нет». К человеку, завязавшему с вами спокойный непринужденный

разговор, трудно отнестись с неприязнью или враждебностью. Проявите понимание трудности и важности дорожно-патрульной службы. Используйте простейшие приемы подстройки к собеседнику, отзеркаливайте (копируйте) его позу, жесты, – это поможет вам подсознательно расположить к себе человека и смягчить санкции, которые он мог бы, в случае нарушения вами правил, к вам применить. Да, Максим?

– Это вы про раппорт говорите? Я читал, это в НЛП используется.

– Вы правы, Максим, это руководящий принцип НЛП – принцип подстройки к клиенту. Гаишник для вас не клиент, но, если результат общения с ним вам небезразличен, – отнеситесь к общению с ним креативно.

– А что здесь еще можно придумать?

– Давайте, Лена, вместе пофантазируем. Вот останавливает сотрудник ДПС и вы...

– Не фантазируется.

– Вы выходите из машины, улыбаясь, протягиваете ему одноразовую зажигалку и говорите: «Поздравляю, Вы у меня первый!»! Как вы думаете, какая у него будет реакция?

– Он удивится.

– ... и спросит вас: «В смысле – первый?»

– А я ему скажу: «Я за рулем всего полгода. Вы – первый сотрудник ДПС, который меня остановил».

– Очень хорошо. По дате выдачи водительского удостоверения это может выглядеть вполне правдоподобно. Все в жизни бывает в первый раз, и на отсутствие опыта общения со своими коллегами он спишет ваше волнение во всех его возможных проявлениях. Для такого случая пригодится любая мелочь, которую никто не расценит как взятку – ручка, брелок, календарик и т. п.

– А если уже три года пройдет?

– Тогда вы скажете: «Я за рулем уже целых ТРИ года, а вы – первый...» и так далее. Конечно, если только к тому времени вас не будет в базе нарушений ПДД. Сколько раз вас остановят, столько раз вы можете использовать этот способ. Пока вас не остановит тот, кто уже останавливал. Да, Максим?

– Думаю, для мужчины такой способ не совсем подходит.

– Тоже пофантазируйте. Мне брат интересный способ подсказал, и я его пару раз уже опробовал. Работает – замечательно! Останавливает вас сотрудник ДПС, вы выходите, и, улыбаясь, спрашиваете: «Какая вина на мне, боярин?» Представьте себя на месте инспектора. Ваши ощущения?

– Фрустрация!

– Я вижу, у Вас есть время почитать и кое-что еще, кроме ПДД. По-научному, **«фрустрация»** – психическое состояние, возникающее в результате неудачи, обмана, расстройства замыслов, невозможности удовлетворения потребностей. Здесь больше подходит понятие **«разрыв шаблона»**. Кстати, очень эффективный способ наведения транса. Мы выразимся проще – замешательство. Помните, откуда эта фраза про боярина?

– Не помню.

– И он может не помнить. Скажет вам: «Не понял. Что это значит?» А вы ему: «Надо отвечать: «Тамбовский волк тебе боярин!» А он: «Простите, не понимаю вас». А вы ему: «Да это же классика! «Иван Васильевич меняет профессию!»

– Аааа! Теперь понимаю! Я шучу и улыбаюсь. И он понимает, что мне нечего бояться потому, что я ни в чем не виноват.

– А еще из-за своего замешательства может вообще забыть, зачем он вас останавливал.

– Значит, если подойти с фантазией, можно «отмазаться» от наказания за любое нарушение ПДД?

– Я «отмазывался» при превышении скорости на 32 км/час, просрочке «автогражданки» на месяц, парковке в неполюженном месте... всего и не упомнишь.

– А вы говорили, что вас два раза штрафовали!

– Тогда я оба раза сознательно не пользовался приемами, которые мы с вами сейчас рассматриваем. Вот еще одна цитата из того же курса лекций:

«Все-таки вам выписывают штраф. Обидно, но бывает и такое. Чтобы вам легче было пережить расставание с энной суммой, которую вы могли бы потратить с большей для себя пользой, рассматривайте ее как плату за науку, за определенную информацию, которой вы до этого момента не обладали. Вы не знали, что поворот здесь запрещен? – Теперь знаете. Не замечали этого запрещающего знака? – Заплатите за

то, что вам его показали. Превысили скорость? – Заплатите за то, что ближайшие сто метров проехали благополучно, а не слетели в кювет или сбили человека.

Представьте, что могло бы случиться, если бы вы совершили ДТП, и штраф покажется вам смешной платой за то, чего вы, может быть, благодаря этому избежали. Воспоминание о штрафе станет для вас якорем, условным рефлексом, который помешает вам нарушить это же правило на этом же месте». Конец цитаты.

– Тогда я чувствовал, что в моем вождении появляются элементы ...не агрессивности, не лихачества... просто я стал менее осторожным за рулем. Менее аккуратным. И в ситуациях, когда мне грозили не очень серьезные штрафы, специально не использовал свои же методы «отмазки». Я знал, что, если меня оштрафуют и занесут в базу, год я буду ездить осторожно и спокойно.

– А что при общении с сотрудником ДПС надо учитывать в первую очередь?

– Главное – не делать из человека «при исполнении» дурака! И себя не выставлять дураком. Вот пример из интернета:

«Администрация лондонского округа Саутворк обнародовала список самых глупых оправданий, которые чиновники слышали от оштрафованных нарушителей правил дорожного движения за последние два года», – писала британская газета The Sun 12 апреля 2010 года.

«Один мужчина заявил, что не следовало выписывать ему штрафную квитанцию за парковку в неподобающем месте, поскольку он спал на заднем сиденье автомобиля, накрывшись одеялом с головой, и можно было разбудить его и попросить переставить машину. Другой нарушитель сказал, что остановился в неподобающем месте, потому что его собаке надо было срочно сходить в туалет.

Женщина, которую поймали на том, что она не пристегнулась ремнем безопасности, сказала, что работает стриптизершей, а ремень цепляется за ее пирсинг. Еще один нарушитель заявил, что разогнал автомобиль до высокой скорости, чтобы летавшая вокруг его головы пчела отстала и осталась в районе задних сидений.

Один припарковавшийся в неподобающем месте британец объяснил это тем, что его загипнотизировали. Другой водитель, оштрафованный за слишком быструю езду, сказал, что приборы

зафиксировали не скорость его автомобиля, а скорость пролетавшего в этот момент самолета.

В список оправданий нарушителей попали также щенки, попугаи, НЛО, сварливые тещи и плохая погода. Представители окружной администрации отметили, что ни один из этих факторов не является уважительной причиной для нарушения правил дорожного движения». Конец цитаты.

– Ну, скажите, Максим, нормальный человек, знакомый с законами физики, будет разгонять машину, чтобы пчела осталась где-то сзади? Это примерно то же самое, что подпрыгнув вертикально вверх, ожидать, что вследствие вращения Земли вокруг своей оси приземлишься совсем в другом месте.

– Да, «отмазки» глупые. Как говорится, «ни ума, ни фантазии». А что можно придумать про ремень безопасности, чтобы «прокатило»? Просто сказать, что забыл? Или еще не привык?

– А «РеРуФаСыч» разве не подсказывает пристегнуться?

– Сейчас подсказывает. А если задержат, когда самостоятельно буду ездить? Иногда с ремнем действительно неудобно бывает. Предположим, я девушку подвожу. Она не пристегнется, а я не решусь ее попросить. Вдруг подумает, что я не уверен в своих водительских навыках, боюсь попасть в ДТП. А еще на джемпере от ремня катышки образуются.

– Знаете, Максим, вы мне сейчас напомнили одного парня примерно ваших лет. Помните, я говорил, что за все время только один человек поднял руку, когда я спросил, кто еще не занимался сексом в машине? На втором занятии он меня вообще ошарашил. Представляете, встает и спрашивает: «А почему государство заставляет меня пристегиваться? Это мое личное дело – погибну я в ДТП, или нет. Почему государство вмешивается в мою личную жизнь?» Что вы об этом думаете, Марина?

– Здесь стоило бы разобраться, почему его это оскорбляет. Мне кажется, у него с головой что-то не в порядке. Как можно обижаться на то, что может спасти тебе жизнь? Получается, «понты» дороже жизни. Что вы ему ответили?

– Как психолог – соглашусь с вами. В его словах я усматриваю инфантилизм и скрытые суицидальные наклонности. Он ведь не оспаривает данные статистики, которая утверждает, что ремень

действительно спасает жизнь. Он не хочет нести ответственность за последствия своих действий! Если ты виновен в ДТП, нужно возмещать ущерб пострадавшим, а с мертвого взятки гладки.

И второй момент. За водительским удостоверением ты идешь к государству, а государство, выдавая права, обязано убедиться, что ты не представляешь опасности для окружающих. Или, хотя бы, способен отвечать за свои действия. А для этого ты должен остаться живым после ДТП. Потому тебя и заставляют пристегиваться. А если тебе все равно, жить или умереть, так есть масса надежных способов, безопасных для окружающих. Я видел классную российскую комедию – «Самоубийцы». Там эти способы показаны. Только не надо рассчитывать, что для тебя все закончится так же, как для ее героев.

Знал я одного человека, который после ДТП загремел в больничку с сотрясением мозга. Месяц там провалялся, стоял вопрос о трепанации черепа. Рассказать, как он сотрясение заработал?

– Рассказывайте.

– Головой о лобовое стекло при столкновении. Не пристегнулся, а подушек безопасности у него не было. Так он еще радовался: «Как хорошо, что я не был пристегнут! Если бы пристегнулся – точно ключицу ремнем сломал бы!» Такое можно только после сотрясения сказать. Да лучше я ключицу сломаю, чем головой долбанусь! В детективах Дика Френсиса про скачки жокеи их ломают постоянно, через две недели скачут опять. А кто видел ужастик «Пункт назначения-2»? Опустите руки. Помните, как спасатели вызволяли девушку, заблокированную за рулем автомобиля?

– Да, там у нее прямо за головой торчал обломок трубы с острыми концами, пластмассовой или из асбоцемента, не помню точно. Когда спасатель ударил по бамперу, сработала подушка безопасности, и ее голову насквозь пробил этой трубой.

– Спасибо, Максим. По этой сцене можно составить представление о том, с какой силой и скоростью раскрывается подушка безопасности. При столкновении эта скорость складывается со скоростью автомобиля. Моему знакомому повезло, что у него подушки безопасности не было. Его бы она точно убила. Вот информация, которую я лет десять назад в каком-то из СМИ нашел. Цитирую:

«Человек должен «упасть» на подушку только в тот момент, когда она полностью раскрылась, и сработали ее предохранительные

клапаны, т. е. давление в куполе уже начало снижаться. Скорость наполнения купола подушки может превышать 300 км/ч. Если в этот момент с ним столкнется тело, результатом могут стать сломанные ребра и кости лица. Сила удара грудью непристегнутого водителя о руль на скорости 120 км/ч достигает двух тонн! Именно ремень обеспечивает предварительное торможение тела человека, гася значительную часть энергии и давая подушке раскрыться полностью. Кроме того, туловище и голова при срабатывании подушки должны коснуться ее центра, не соскальзывая в сторону, – правильное положение тела обеспечат только ремни».

И еще один момент. Те, кто не пристегиваются принципиально, где-то когда-то читали или слышали про водителя, который сгорел в перевернувшейся машине из-за того, что ремень безопасности не успел отстегнуть. И так отчетливо представляют себя на месте этого обгоревшего тела, что даже не задумываются, что, вероятнее всего, он из-за столкновения без сознания был, а если бы не был пристегнут – переломал бы кости, вылетев из машины. Да, Максим?

– Вы говорите и смотрите на меня так, как будто этот вопрос о вмешательстве государства в личную жизнь я вам задал.

– Извините, накипело. Согласитесь, ваш вопрос о том, как сказать девушке, чтобы пристегнулась, тоже не совсем серьезен. Если девушка умная, сама должна знать, что пристегиваться необходимо, а если дура... зачем вам такая? И пусть лучше на джемпере образуются катышки. Будет лишний повод обновить гардеробчик.

Ну а про парня, которого государство обижают...считаю, что в плане приема в автошколы есть недоработки. Доступ к источнику повышенной опасности для таких людей должен быть исключен. В голову каждому не залезешь, но специалисты имеют возможность такие наклонности выявлять.

– Психиатры?

– Психологи тоже.

– У меня таких наклонностей нет, честно, но – чисто гипотетически – есть способы «отмазаться», если тебя задержали «под градусом»? Этому можно научиться?

– Запросто. У меня про это почти в каждой группе спрашивают. Готовы выполнить одно упражнение?

– Что, правда??? Давайте сделаем!

– Тогда старайтесь добросовестно делать все точно так, как я вам буду говорить. Нужно «нарисовать» две картинки. Ручки и тетрадки не берите, это нужно будет делать мысленно. Сначала представьте, что вы пьете свой любимый алкогольный напиток. Вот вы берете бутылку... открываете ее...наливаете напиток в стоящий перед вами бокал или рюмку...берете рюмку и подносите ко рту...и останавливаете ее сантиметрах в пяти от губ. Теперь урезаем эту сцену и оставляем только последний кадр. Вы видите свою руку, держащую рюмку в пяти сантиметрах от губ. Сделали?

– Да, сделали.

– Вторая картинка будет посложнее. Нужно увидеть себя со стороны. За рулем автомобиля. Выбираете модель, марку, цвет – все то, что вам нравится. Стекло со стороны водителя опущено – и вы видите себя. То, что я скажу дальше, кому-то может не понравиться, но все вы люди взрослые и понимаете, что это – всего лишь плод вашего воображения. Машина стоит, уткнувшись в дерево...лобовое стекло разбито...от капота поднимается столб пара... ваша голова лежит на руле...

– Ужас какой! Не хочется и представлять такое!

– Я не прошу ОЩУТИТЬ себя лежащим на руле, вы должны УВИДЕТЬ себя со стороны. Попробуйте еще раз. Сосредоточьтесь. Готово?

Теперь отвлекитесь на секунду. Это какой знак на плакате? А это? Хорошо. Картинки нарисовали, приступаем к упражнению.

Рисуете первую картинку, большую, цветную и яркую. На ней – рюмка в вашей руке, поднесенная к губам. В правом нижнем углу – сжатая до маленького темного пятнышка вторая картинка, с разбитой машиной. По моему сигналу – щелчку пальцами – маленький и темный образ мгновенно увеличивается в размерах, приобретая цвет и яркость, перекрывая первую картинку, которая так же быстро темнеет и уменьшается до еле видной точки в правом нижнем углу.

Начинаем. Все нарисовали первую картинку? Итак... раз, два, три, ЩЕЛК! Получилось? Марина?

– Получилось. Ничего страшного. Понятно же, что это только фантазия.

– Отвлекитесь на минутку. Помните, мы про якоря говорили? Вспомнил хороший пример кинестетического якоря – ремешком по

попе. Старый народный метод. И очень эффективный.

Хахахахаха!

– Опять рисуем первую картинку. Нам в общей сложности надо процедуру повторить пять раз. Нарисовали? Помещаем в правом нижнем углу маленькую темную вторую картинку. Приготовились... раз, два, три, ЩЕЛК! Отвлекаемся...

...

И последний раз: Приготовились...ЩЕЛК!

Ну, вот и все. Упражнение закончено.

– А как это поможет «отмазаться»?

– Максим, вы когда-нибудь были в состоянии алкогольного опьянения?

– Спрашиваете. Мне ж не пятнадцать лет. Вусмерть не упивался, но голова, бывало, по утрам болела.

– Представьте, что Гарри Гудини свои трюки исполняет в состоянии алкогольного опьянения.

– А кто это?

– Ну ладно. Пусть это будет Вольф Мессинг. Или Дэвид Копперфильд. Или другой какой-нибудь иллюзионист или эстрадный гипнотизер, которого вы знаете. Как вы думаете, у них получилось бы что-нибудь «под градусом»? Человек в состоянии алкогольного опьянения свою нервную систему не в силах контролировать! А вы хотите контролировать нервную систему другого человека? И не просто контролировать, но и манипулировать им? Это невозможно в принципе!

– А зачем мы тогда это упражнение делали?

– Да уж не затем, чтобы гаишник не стал вас наказывать. Если благодаря этому упражнению хотя бы один из вас откажется от употребления алкоголя, зная, что ему предстоит поездка за рулем – значит, мы делали его не зря.

– А как...

– Все, эту тему закрыли. Начинаем настраиваться на успешную сдачу экзамена в ГАИ-ГИБДД.

– Класс! С чего начнем?

– С вас, Максим. Выходите из-за стола. Становитесь здесь. Вот это – не стул, а водительское кресло. А стол – это торпеда. Можете все это представить?

– Сейчас сосредоточусь... представил.

– Возле автомобиля стоит человек, опытный водитель, к которому вы испытываете симпатию. Не должно быть ни малейшей неприязни. Вспомнили такого?

– Вспомнил.

– А теперь, как в фильме «Призрак» герой Патрика Суэйзи входил в медиума, которого играла Вупи Голдберг, вы «входите» в этого человека, стоящего возле автомобиля, «застреваете» в нем, и в его теле открываете дверь, садитесь на сиденье водителя, ну, и дальше все по порядку, пока не отъедете...вперед!

Ну, что вы почувствовали?

– Я был абсолютно спокоен! Как будто это не я был за рулем, а он!

– Так и должно быть. Вы были спокойны потому, что это он нес ответственность за то, что произойдет во время управления автомобилем. Это упражнение позволяет вам получить некоторые ресурсы, которых вам пока не хватает – уверенность и спокойствие. К тому же, копируя действия опытного водителя, вы закрепляете эти действия в своей нервной системе. А когда вы спокойны, это получается гораздо эффективнее. Всем понятна суть техники? Обязательно попробуйте выполнить ее хотя бы раз. Если вы сделаете это возле автомобиля, вам будет проще, меньше надо будет представлять.

– Следующая техника. Марина, выходите сюда. Переставим этот стул вот так, чтобы стол был слева от вас. Это – водительское кресло. Садитесь, «возьмите» в руки руль, примите позу, в которой сидели за рулем вчера. Ого! Прямо сам ощущаю, как вы напряжены!

– Конечно, напряжена. Вы же сказали взять в руки руль. Вот я и представила, что еду по городу. Не получается расслабиться.

– А вы на такси когда последний раз ездили?

– Недели две назад. К сыну на день рождения с мужем выбрались. Он же лишенец. Пришлось такси заказывать.

– Да, я помню. Вы где сидели?

– На переднем пассажирском. За дорогой наблюдала, знаки и разметку рассматривала. Посчитала, сколько раз зеленый мигает.

– Очень хорошо. Помните позу таксиста?

– Помню. Откинулся на спинку кресла, локоть левой руки положил на подлокотничек на дверце, ну, выступ там такой. Руль держал только кончиками пальцев. Правая рука почти все время на рычаге

переключения передач, только на поворотах убирал, когда руль надо было крутить.

– Он выглядел напряженным?

– Да где там! Мне кажется, он вообще не о дороге думал.

– Вот вам задание. Примите позу, в которой сидел таксист. Слева стол – локоть кладете на него. Руль держите так, как он держал. Откиньтесь на спинку стула. Правую руку опустите «на рычаг». Как вы себя чувствуете? Напряжение испытываете?

– Ни капельки! Я представила, что я – это он, опытный водитель-профессионал. Да в такой позе вообще напрячься трудно. Вы советуете мне все время так ездить? У меня не получится.

– Это только пока. Вам нужно будет принять такую позу, когда сядете в машину. Закроете глаза на несколько секунд и запомните свое состояние спокойствия и уверенности. А потом делайте все, что нужно. На некоторое время это состояние у вас закрепится, на светофоре вам хватит пяти секунд, чтобы эту технику повторить опять. Получите права – за городом старайтесь поехать в такой позе. Понимаете, зачем это нужно?

– Да. Сильное напряжение мешает и за дорогой следить, и соображать. И устаю сильно.

– Правильно. Все поняли, что надо делать? Хорошо. Вопросы есть?

– У меня вопрос. Я недавно по площадке ездила. Без инструктора. Так неуверенно себя чувствовала! В городе, когда инструктор рядом, чувствую себя спокойнее. Боюсь, на экзамене буду волноваться. И техники ваши не помогут. Что можно сделать?

– А это проявляется «эффект пустого кресла». Вы сами сказали: с инструктором не волнуетесь. Похоже, он стал для вас якорем, который «запускает» состояние спокойствия за рулем. Его внешний вид, тембр голоса, запах – все это сигналы, на которые реагирует ваша нервная система. Сядете в машину во время сдачи экзамена – закройте глаза и представьте, что рядом с вами не экзаменатор, а инструктор. Те, кто пробовал это сделать, говорят, что работает. Нюансов объяснять не буду, наберите в Яндексе «эффект пустого кресла», там найдется парочка ссылок на интервью со мной еще в 2008 и в 2009 годах, в которых я рассказывал, как при помощи НЛП решаются такие проблемы. Еще вопросы есть?

– Тренер, я думаю в «Школу экстремального вождения» записаться. Когда лучше это сделать – после какого-то количества наезженных километров или спустя какое-то время после начала самостоятельного вождения?

– А зачем?

– Ну как...чтобы научиться лучше водить, правильно выходить из опасных ситуаций. И для адреналина еще...

– Хитрите. Про адреналин в последнюю очередь упомянули, а записаться хотите не в «Школу КОНТРАВАРИЙНОГО вождения» а в «Школу ЭКСТРЕМАЛЬНОГО вождения».

– Так это одно и то же!

– Школа одна, а вот позиционирует себя по-разному. Те, кому адреналина не хватает, «ведутся» на слово «экстремальное», а вот Марину, например, экстримом не соблазнишь. Я прав, Марина?

– Правы, Тренер. «Контраварийное» – другое дело. Но, я думаю, если я буду ездить спокойно и по правилам, обойдусь и без дополнительного обучения.

– А вы, Лена, как думаете?

– Я согласна с Мариной. Безопасность, все-таки, одна из базовых человеческих потребностей. А «экстрим» – это что? Самовыражение? Самореализация? Принадлежность к общности? Если в этой школе учат не создавать опасные ситуации, польза от нее есть. А если после школы ее выпускники будут гонять по улицам, как по автодрому, обычному водителю будет страшно выезжать на улицы. У меня двое детей, я о них думаю, мне не до экстрима.

– Вот именно. Помните, мы на первом занятии психофизиологические особенности труда водителя изучали? Какие бы вы курсы ни заканчивали, как бы ни готовили свою нервную систему, остаются неравномерность и неопределенность поступающей информации, остается вероятность того, что события на дороге не всегда будут развиваться именно так, как вы предполагаете, и еще масса других нюансов, которые учесть невозможно. Если водитель в погоне за адреналином станет виновником трагедии, обратно ничего уже не вернешь. Груз вины придется нести всю оставшуюся жизнь.

Что касается «научиться лучше водить, правильно выходить из опасных ситуаций»...мудрый водитель никогда не скажет: «я умею все,

мне больше нечему учиться!» И из опасных ситуаций ему не придется выходить, он просто не будет в них попадать!

А экстрим... если не хватает адреналина – есть достаточно экстремальные виды спорта, в которых спортсмены не ставят под угрозу жизни и здоровье других людей.

– Ну что, все готовы получать права? Молодцы! Я вами горжусь! Напоследок дам вам еще одну технику. Я пользуюсь ей почти четверть века, многих из вас еще на свете не было, когда она перевернула мою жизнь.

– Ого! Такая сильная вещь?

– Да, Максим, может быть, самая сильная из всего, что я дал вам на этом тренинге.

– А почему не дали сразу?

– Потому, что вы не были готовы, могли просто не верить тому, на что вы сами будете себя программировать. А сейчас я убежден, что все у вас получится.

Сначала маленькая предыстория. Был у меня сложный период в жизни, связанный с...ну это неважно. И в психологической литературе, которой я очень увлекался в то время, я наткнулся на аффирмации.

– А что это?

– Аффирмация – краткая фраза, содержащая вербальную формулу, которая при многократном повторении закрепляет требуемый образ или установку в подсознании человека, способствуя улучшению его психоэмоционального фона и стимулируя положительные перемены в жизни.

– Переведите.

– Я вам привел научное определение этого понятия. Кто смотрел фильм «Влюблен по собственному желанию»? Меньше половины. Тогда постараюсь объяснить проще. Вербальная формула – это фраза, в которой заключается подтверждение вашего желания, стремления, готовности с радостью принять то хорошее, что происходит в вашей жизни.

Аффирмации можно произносить про себя, читать вслух, многократно записывать или даже петь. Например, можно выставлять аффирмацию в своём браузере в виде домашней страницы, которая будет открываться перед глазами всякий раз при его запуске, тогда аффирмация срабатывает автоматически.

Все это есть в Википедии, как и правила составления аффирмаций. Для себя я придумал такую аффирмацию, которая сначала выручала меня в самых сложных ситуациях, а потом, благодаря ей, у меня не осталось ни сложных ситуаций, ни проблем. Самое худшее, что у меня бывает – рабочие моменты.

– Да колитесь уже, что за аффирмация такая?

– Сначала она звучала так:

МОЯ ЖИЗНЬ ПРЕКРАСНА И УДИВИТЕЛЬНА!

Через пару лет я ее изменил, и теперь она звучит так:

ЖИЗНЬ ПРЕКРАСНА И УДИВИТЕЛЬНА!

А главное то, что я не просто в это ВЕРЮ, я это точно ЗНАЮ!

– А нам как это использовать?

– Для вас есть аффирмация, которая станет мощным ресурсом, возможно последним, которого вам не хватает. Запишите, и повторяйте сто, двести, триста раз в день:

Я ГОТОВ СТАТЬ КЛАССНЫМ ВОДИТЕЛЕМ!

Ставьте акцент на слове ГОТОВ (или ГОТОВА), после трехсот повторений делайте ударным слово КЛАССНЫМ, чередуйте оба варианта, либо можете остановиться на том, который вы сами принимаете лучше. Все понятно? Вопросы есть?

– Нет вопросов.

– Ну, тогда получайте права и, как говорится, ни гвоздя вам, ни жезла!

– К черту!!!

**Приложение: 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.

Литература

Романов А.Н. Автотранспортная психология: Учебное пособие для студентов ВУЗов. – М.: Издательский центр «Академия», 2002. – 224 с.