Министерство образования и науки
Российской Федерации

Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет

Ю. И. ЛОБАНОВА

ПСИХОЛОГИЯ БЕЗОПАСНОГО АВТОВОЖДЕНИЯ

Монография

Санкт-Петербург
2016

УДК 159.98+656.13

Рецензенты: д-р психол. наук, профессор В. Л. Ситников (ПГУПС);
д-р психол. наук, профессор Г. Л. Бардиер (РХГА);
д-р техн. наук, профессор С. А. Евтюков (СПбГАСУ);
канд. техн. наук, доцент Е. М. Олещенко (СПбГАСУ)

Лобанова, Ю. И.
Психология безопасного автовождения: моногр. / Ю. И. Лобанова; СПбГАСУ. – СПб., 2016. – 326 с.

ISBN 978-5-9227-0655-1

Монография ориентирована на специалистов транспортной отрасли: психологов, работающих в области транспортной психологии, психологии труда, инженерной психологии; преподавателей по теории в автошколах и мастеров производственного обучения; инженеров по безопасности дорожного движения; инспекторов ГИБДД; руководителей транспортных предприятий; наконец, на обычных водителей.

Работа посвящена новому направлению психологии – психологии автовождения, объектом которой являются представители определенных групп участников дорожного движения, а предметом – вождение как деятельность, поведение, общение и психологические факторы, предопределяющие адаптацию к вождению и его характер (опасный – небезопасный – безопасный).

Представлены модели дорожного поведения водителя и пешехода. Рассмотрена модель стиля вождения. Сочетание характеристик стиля вождения рассматривается как показатель адаптированности к вождению и основа прогноза безаварийности водителя.

Показана модель психологического обеспечения безопасного вождения; даны описание основных этапов, мероприятий психологического обеспечения безопасного вождения для отдельных категорий участников дорожного движения и примерные маршруты коррекционной работы с кандидатами в водители, водителями и инструкторами.

Ил. 8. Табл. 77. Библиогр.: 318 назв.

ISBN 978-5-9227-0655-1
© Ю. И. Лобанова, 2016
© Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет, 2016

Посвящение

Данная монография появилась благодаря пятнадцатилетней работе автора в институте безопасности дорожного движения СПбГАСУ, сотрудничеству с профессионалами в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и транспортной психологии – Кравченко Павлом Александровичем, Олещенко Еленой Михайловной и Евтюковым Сергеем Аркадьевичем, а также с высококлассным инструктором по практическому вождению Корнышевым Алексеем Евгеньевичем.

Автор выражает признательность Галине Леонидовне Бардиер, внимательное и строгое отношение которой к работе позволило придать ей законченный вид.

Введение

Разработка концепций обеспечения безопасности дорожного движения и последующее их внедрение дают определенные результаты для снижения общего числа аварий и уровня травматизма на дороге [60]. Однако, как показывает статистика [116, 225], среди участников дорожного движения остается большое количество опасных водителей, безответственное поведение которых (вождение в пьяном виде в первую очередь) увеличивает число ДТП с тяжелыми последствиями для здоровья и смертельными исходами.

Это говорит о том, что далеко не все факторы, связанные с опасным вождением, учитываются при анализе ДТП и, как следствие, разрабатываемые концепции и программы не приносят желаемого эффекта.

Для того чтобы переломить сложившуюся ситуацию, во-первых, следует максимально подробно проанализировать вождение с психологической точки зрения, чтобы выявить факторы, так или иначе имеющие отношение к данному процессу.

Во-вторых, памятуя, что транспортное средство (ТС) традиционно рассматривается как источник повышенной опасности на дороге, необходимо правильным образом расставить акценты. На данный момент в мире существует несколько типов автомобилей, которые в состоянии самостоятельно осуществлять движение в транспортном потоке (без вмешательства человека), однако подавляющее большинство транспортных средств в мире (и тем более в России) управляются человеком. Источником повышенной опасности на дороге является не столько само ТС, сколько основная движущая и направляющая сила процесса вождения – водитель. Следовательно, именно пристальное изучение личности опасного (и безопасного) водителя может дать ответы на вопросы о причинах опасного и безопасного вождения, подвести к выработке критериев оценки процесса вождения с точки

зрения актуальной – потенциальной опасности – безопасности такового и (возможно) к прогнозу актуальной – потенциальной аварийности – безаварийности водителя.

В-третьих, следует помнить о том, что к участию в дорожном движении человека готовят. Особенное внимание при этом уделяется подготовке водителя, в которую традиционно включают обучение, тренировку и (в определенной степени) воспитание. Уровень аварийности водителей в России свидетельствует о том, что подготовка водителей находится не на должном уровне. Причины данного явления вполне могут носить психологический характер, следовательно, подробное изучение психологии обучения вождению может внести свой вклад в профилактику небезопасного поведения водителей.

И наконец, в-четвертых, практика показывает, что результаты деятельности определяются не только результатами учебного процесса. После завершения процесса обучения человек включается в самостоятельное осуществление тех или иных функций, что требует определенной адаптации и в то же время по-новому раскрывает его как индивидуальность.

Все обозначенные проблемы так или иначе будут рассмотрены в рамках данной монографии. В первом разделе первой главы монографии обосновывается актуальность проведения исследования адаптации человека к процессу вождения автомобиля (автовождения), во втором рассматривается процесс вождения (как деятельность, поведение, общение и стилевая характеристика), в третьем – факторы, влияющие на адаптацию к обучению вождению и эффективность подготовки водителей, в четвертом, пятом и шестом разделах более подробно рассмотрены особенности водителей с высоким уровнем надежности деятельности, психология мастера производственного обучения и компоненты и факторы учебного процесса, имеющие значение для адаптации к обучению вождению.

Вторая глава содержит информацию относительно целей, задач, предмета, объекта, гипотез, программы, методов и выборки эмпирического исследования процесса адаптации человека к вождению.

В третьей главе приводятся результаты эмпирического исследования факторов, влияющих на адаптацию кандидатов в водители к процессу обучения вождению и к самостоятельному вождению и на их успешность соответственно; изучаются взаимосвязи между

отдельными характеристиками стиля вождения, личностными свойствами и индивидуально-психологическими особенностями водителя.

В четвертой главе представлена концепция обеспечения безопасного вождения, в частности, обозначены направления работы по коррекции стиля вождения, описаны конкретные мероприятия и программа отбора мастеров производственного обучения (инструкторов по практическому вождению автомобиля).

Глава 1. ПСИХОЛОГИЯ ВОЖДЕНИЯ В КОНТЕКСТЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

1.1. Актуальность исследования адаптации человека к процессу вождения

Введение

Абсолютной ценностью для человека является его жизнь, а одной из самых главных – здоровье. Именно поэтому вопросы обеспечения безопасности труда, жизнедеятельности (и дорожного движения в частности) всегда остаются актуальными.

В России уровень аварийности (вычисляемый по количеству несчастных случаев на дороге) несколько снизился по сравнению с пятилетней давностью, но все же гораздо выше, чем во многих странах с более высоким уровнем автомобилизации [60, 116, 192, 297, 304, 309, 311].

Особое внимание в плане обеспечения безопасности отводится работе с водителями, так как водитель – лицо, управляющее транспортным средством (ТС) (средством повышенной опасности) [308]. И тем не менее именно по вине водителей происходит наибольшее число аварий на дорогах. Следовательно, изучение психологии вождения является актуальным и насущным направлением работы в целях обеспечения безопасности дорожного движения.

Россия. Технический подход к обеспечению безопасности. Документы и мероприятия

При техническом подходе вождение трактуется как деятельность (по обработке информации или совмещенная многокомпонентная). Безопасность деятельности при техническом подходе традиционно связана (см, например, [81, 196, 222]:

- с комплексом технических средств, обеспечивающих защищенность работников, выполняющих деятельность с элементами риска (каковой является автовождение).

Применительно к автомобильному транспорту данное направление закладывается при проектировании транспортных средств и реализуется в их системах активной и пассивной безопасности (автомобиля);

• с разработками в области охраны труда по формулированию предписаний по технике безопасности и с комплексом мероприятий, направленных на их соблюдение работниками.

В транспортной сфере это прежде всего формулирование и внесение изменений и дополнений в правила дорожного движения, работа сотрудников ГИБДД, работа управленческого состава автотранспортных предприятий по проведению мероприятий мотивирующего характера по соблюдению правил ДД профессиональными водителями;

• с комплексом мероприятий, обеспечивающих надежность деятельности водителя (учет так называемого личностного фактора).

Прежде всего сюда включают проведение профессионального отбора, формулирование предписаний по режимам труда и отдыха водительского состава, контроль психофизиологического состояния водителей при выпуске их на линию.

В настоящий момент подход меняется: например, в сфере воздушного транспорта изучается не только и не столько личностный, сколько управленческий фактор: подразумевается, что именно работа менеджера в сфере организации перевозок имеет приоритетное значение в обеспечении безопасности [295].

Обеспечение надежности водителей. Официальные документы

Обеспечение надежности в системе «Человек – автомобиль – дорога – среда» и профессиональной деятельности водителей транспортных средств, в частности, является наиважнейшим в системе мероприятий, направленных на предупреждение дорожно-транспортных происшествий. От уровня решения данной проблемы во многом зависит число преступлений и административных правонарушений, совершаемых на дорогах страны.

Что касается профессиональных водителей (или, как сейчас принято обозначать, водителей, работающих по найму), то на данный момент существует ряд документов [115, 116, 118, 166], определяющих порядок организации и правового обеспечения надежности водителей на автотранспортных предприятиях. В частности, основные направления

по обеспечению безопасности дорожного движения изложены в Приказе Минтранса РФ от 9 марта 1995 г. № 27. Об утверждении «Положения об обеспечении безопасности дорожного движения в предприятиях, учреждениях, организациях, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов». В Приказе говорится о том, что основной задачей организаций и водителей-предпринимателей по обеспечению безопасности дорожного движения является обеспечение:

• профессиональной надежности водительского состава;

• эксплуатации транспортных средств в технически исправном состоянии;

• безопасных условий перевозок пассажиров и грузов.

Обеспечение профессиональной надежности водительского состава (исходя из содержания официальных действующих документов) заключается в организации и проведении следующих мероприятий:

• прием водителей на работу;

• испытательный срок;

• учет данных о классификации водителя, стаже;

• соблюдение сроков медосмотра;

• проведение стажировок водителей;

• поддержание здоровья водителей в процессе трудовой деятельности;

• поддержание необходимого уровня информативности;

• повышение профессионального мастерства и дисциплинированности водителей.

В реальной практике работы автотранспортных предприятий многие мероприятия не проводятся, рекомендации не соблюдаются, а также отсутствуют правовые документы, регулирующие такую важную составляющую профессионального отбора, как психологический (психофизиологический и социальный) [115].

Основные этапы обеспечения надежности

Рассматривая основные этапы обеспечения надежности функционирования технических систем, принято различать три этапа, каждый из которых имеет важное значение в обеспечении надежности, а именно: этап проектирования, этап производства и этап эксплуатации [184, с. 23–30]. Ошибки, впоследствии приводящие к сбою в работе техники, могут возникнуть на этапе проектирования и на этапе производства

техники (прежде всего в силу срабатывания человеческого фактора). К сбоям и авариям приводит и несоблюдение режимов эксплуатации, так как, чтобы техническая система сохраняла «эксплуатационные свойства в течение заданного времени и в заданных условиях деятельности», эксплуатация данной системы должна происходить при соблюдении определенных условий.

Все вышесказанное может быть спроецировано на подсистему «водитель». Различия проявятся собственно не в выделении этапов обеспечения надежности, а в содержании этих этапов (рис. 1) [160].

Рис. 1. Основные направления обеспечения надежности деятельности профессиональных водителей

Этапы проектирования и производства «идеального» (надежного) водителя могут проводиться на психолого-педагогической базе в трех основных направлениях:

1. Осуществление педагогического проектирования: создание и корректирование (в соответствии с меняющимися социально-экономическими условиями, например, уровень автомобилизации) стандартов подготовки водителей, разработка учебных планов и программ обучения водителей, а также подбор технологий и методик обучения, подбор и разработка современных методов и средств обучения (этап проектирования).

2. Внедрение психолого-педагогических проектов в учебный процесс (этап производства).

3. Проведение профессионального отбора (в том числе психофизиологического и социального) и грамотная оценка знаний, навыков и умений, которыми могут быть заменены этапы проектирования и производства.

Обеспечение надежности водителя на этапе эксплуатации носит особый характер, так как, являясь субъектом труда, человек может способствовать или препятствовать созданию и сохранению условий рационального и безопасного труда.

Психологический отбор или психологическая диагностика?

В рамках данной монографии определенное внимание посвящено проблеме проведения психологического и психофизиологического отбора, причем с несколько иных позиций, чем это принято делать. Изучать критерии отбора и программы, которые предлагаются разными авторами для проведения такового, следует, чтобы, с одной стороны, выделить некие общие, ключевые для разных подходов требования к потенциальному водителю, с другой, чтобы проанализировать возможности компенсации отдельных недостатков.

Надежность системы «Человек – автомобиль – дорога – среда» зависит от надежности составляющих данной системы и определяется по факту надежностью самого слабого звена системы. По отношению к технике принято использовать следующее определение надежности: это свойство изделия сохранять присущие ему эксплуатационные свойства в течение заданного времени и в заданных условиях деятельности. Надежность человека-оператора (водителей относят в данную категорию из-за особенностей деятельности, во многом связанной с приемом и переработкой информации, а также с принятием решений на основе полученной информации) определяется как «способность выполнять

предписанные ему функции в заданных условиях в течение заданного времени» [184, с. 3]).

Профессии типа человек-оператор относятся к профессиям первого типа (где цена ошибки как моральная, так и материальная чрезмерно высока), поэтому в этом типе профессий традиционно используется профессиональный отбор. Однако на данный момент в России даже в отношении профессионалов (водителей, работающих по найму) профессиональный отбор проводится не всегда (исключая такие категории, как водители спецтранспорта и т. п.), так как отсутствует законодательная база, регулирующая данную процедуру. Поэтому вполне вероятно наличие среди участников ДД, выступающих в качестве профессиональных водителей ТС, лиц с неполной пригодностью к водительской деятельности или полностью непригодных. И в условиях усложнения дорожной обстановки, информационного стресса вполне вероятно возрастание количества ошибок, совершаемых данными лицами, то есть демонстрация ими отказов при осуществлении деятельности.

Надежность деятельности человека зависит от многих факторов. К ним можно отнести следующие:

- степень соответствия субъекта деятельности требованиям профессии, предъявляемым к психофизиологическим и социальным качествам;
- психофизиологическое состояние, в котором находится человек-оператор (в данном случае – водитель);
- уровень профессиональной подготовки.

Объемное и достаточно универсальное представление об идеально подготовленном профессиональном водителе можно увидеть в работах Э. С. Цыганкова [253–255].

Осваивая профессию водителя, человек постепенно переходит (по мнению Э. С. Цыганкова) от ремесла к мастерству и затем к искусству. На этом пути сначала кандидату в водители, а затем начинающему водителю предстоит освоить [255, с. 26–27]:

- «теоретические знания;
- технику управления автомобилем (посадку, приемы и операции);
- тактику управления автомобилем (тактические приемы (индивидуальные и групповые), геометрию движения, стандартные ситуации);
- профессиональные чувства автомобиля (технического состояния, скорости, потери устойчивости и управляемости, статистических и динамических габаритов)».

То, насколько легко будет удаваться водителю осваивать названные компоненты, зависит от уровня развития у него соответствующих физиологических (силы, быстроты, ловкости, выносливости) и психологических (внимания, восприятия, переработки информации, прогнозирования, эмоциональной устойчивости) качеств.

Надежность же деятельности водителя в конечном итоге будет определяться еще и объективными условиями работы, и обеспечением технической исправности автомобиля [255].

Анализируя направления и этапы обеспечения надежности, традиционные для транспортной отрасли, можно прийти к выводу, что практически все они имеют психологические составляющие, причем каждая заслуживает проведения теоретико-эмпирического исследования.

Сравнительный анализ программ отбора кандидатов в водители. Роль транспортного психолога в использовании программно-диагностических комплексов

Для изучения факторов безопасности и надежности управления автотранспортом, а также повышения эффективности подготовки водителей транспортных средств в Институте безопасности дорожного движения при СПбГАСУ в свое время была создана лаборатория психологических исследований. Перед лабораторией была поставлена задача создания психологического инструментария, сочетающего высокую точность измерения с экономичностью использования по времени. Предполагалось, что методики профессионального отбора водителей транспортных средств должны давать информацию о реакциях [46], особенностях психомоторики конкретного человека [89, 243], главным образом влияющих на надежность управления автомобилем.

В качестве такого инструментария был разработан Аппаратно-программный комплекс профотбора, профориентации и тренировки профессионально важных качеств водителя «ПАКПФ-02».

В состав комплекса входят методики измерения соответствующих профессионально важных качеств водителя [239]:

- «время реакции на движущийся объект;
- время простой сенсомоторной реакции на свет;
- пропускная способность зрительного анализатора;
- подвижность нервных процессов;
- время сложной сенсомоторной реакции;

- скорость переключения внимания (красно-черные таблицы);
- сила нервной системы;
- объем зрительного восприятия;
- точность воспроизведения временных интервалов».

Технические требования к диагностическому комплексу «ПАКАПФ-02» были утверждены Федеральным органом управления Госавтоинспекции.

Сходный комплекс разработан Московским научным центром подготовки водителей. Автору монографии был представлен для экспертизы аппаратно-программный комплекс тестирования и развития психофизиологических качеств водителя (АПК) «Meleti», разработанный ООО «Компания “Автополис”» и АНО «Научно-методический центр подготовки водителей» [297].

Аппаратно-программный комплекс тестирования и развития психофизиологических качеств водителя «Meleti» обеспечивает объективную и достоверную диагностику как психофизиологических, так и индивидуальных психологических качеств, о чем свидетельствуют результаты апробации АПК «Meleti» в транспортных и образовательных организациях. В АПК также реализована возможность развития профессионально важных качеств тестируемого в виде методических рекомендаций.

Комплекс проектировался для проведения психологической диагностики кандидатов в водители-любители, а также предусмотрены комплексы, ориентированные на диагностику лиц по конкретной специализации водительской профессии, в частности: грузовые перевозки, такси, личный водитель, водитель маршрутного транспортного средства, водитель автобуса.

Методики, заложенные в программное обеспечение комплекса, позволяют оценить такие профессионально важные качества водителя, как:

- психофизиологические (оценка готовности к психофизиологическому тестированию;
- восприятие пространственных отношений и времени;
- устойчивость, переключаемость и распределение внимания;
- память;
- психомоторику;
- эмоциональную устойчивость;
- динамику работоспособности;

- скорость формирования психомоторных навыков, оценку моторной согласованности действий рук).

Также оценивается ряд психофизиологических свойств и качеств личности водителя, которые позволят ему безопасно управлять транспортным средством (нервно-психическая устойчивость, свойства темперамента, склонность к риску, конфликтность, монотоноустойчивость).

В программный комплекс включены следующие методики:

- корректурная проба;
- красно-черная таблица;
- тест на оценку зрительно-моторной координации;
- реакция на движущийся объект;
- тест на стрессоустойчивость;
- тест на агрессивность;
- тест избегания неудачи и мотивации достижения;
- скорость формирования психомоторных навыков;
- теппинг-тест;
- профессиональное выгорание;
- оценка глазомера (линейного);
- оценка координации рук;
- пространственные отношения;
- тест на восприятие времени.

Для изучения индивидуально-психологических особенностей в АПК «Meleti» используются стандартные методики. Применяемая методика «Корректурная проба» (тест Бурдона) позволяет диагностировать концентрацию внимания, устойчивость внимания, переключаемость внимания.

Использование методики «Сложные аналогии», направленной на выявление того, в какой мере испытуемому доступны понимание сложных логических отношений и выделение абстрактных связей, возможно в составе комплекса только в качестве дополнительной, так как для водителей всех специализаций в большей степени требуется высокий уровень невербального мышления, а не словесно-логического.

Для выявления уровня других профессионально важных качеств используются наиболее распространенные зарубежные и отечественные методики. Достоверность и валидность данных методик не вызывает сомнений. Однако к методике, оценивающей глазомер водителя, следовало бы добавить методику оценки углового глазомера, так как

в деятельности водителя именно угловой глазомер имеет существенное значение.

АПК может использоваться профессиональным психологом или специалистом, прошедшим специальную переподготовку в области транспортной психологии, при проведении профессионального отбора, профориентации и тренировки водителей в автотранспортных предприятиях и образовательных учреждениях в качестве средства оценки психофизиологических качеств, необходимых для безопасного управления транспортным средством.

На этапе входа в профессию и кандидату в водители, и работающему с ним инструктору по обучению практическому вождению важно получить представление о способностях и возможностях кандидата. Это дает возможность повысить эффективность обучения.

Разработанный АПК не является уникальным, есть аналоги, разработанные другими научными объединениями (например, аппаратные комплексы МАДИ [222] и СПбГАСУ [239]). Очевидным преимуществом данной разработки является возможность оценивать уровень пригодности тестируемого не к водительской деятельности в целом, а с учетом особенностей специализации в рамках водительской профессии (например, для такой специализации, как личный водитель). Возможность оценить пригодность кандидата именно к грузовым, пассажирским перевозкам или работе в качестве личного водителя [297] может использоваться при приеме компаниями на работу лиц, недавно закончивших обучение практическому вождению автомобиля.

Учитывая требования примерной программы профессионального обучения водителей транспортных средств (утвержденные приказом Министерства образования и науки Российской Федерации от 26 декабря 2013 г. № 1408 [314]), можно рекомендовать АПК «Meleti» к использованию профессиональными психологами при осуществлении психодиагностики в образовательных организациях в качестве комплекса тестирования для определения соответствия применяемых форм, средств, методов обучения и воспитания возрастным, психофизическим особенностям и способностям кандидатов в водители.

В целом следует отметить, что программные комплексы, разработанные для диагностики психологических и психофизиологических качеств кандидатов в водители, могут существенно облегчить работу транспортного психолога (психолога, специализирующегося

на психологическом сопровождении подготовки участников дорожного движения). Существенно снизятся временные затраты при проведении психодиагностики. Однако к работе с данными программными комплексами должны допускаться только лица, прошедшие соответствующую подготовку в данном направлении. Непрофессионал, ориентируясь только на цифры и заключения, заложенные в программном обеспечении, может прийти к недостаточно обоснованным выводам и заключениям, которые могут не только серьезным образом отразиться на уровне безопасности конкретного водителя, но и стать причиной негативных эмоциональных переживаний у лиц, проходящих психодиагностику. Кроме того, крайне важно, чтобы в критерии оценки были заложены параметры полной и условной пригодности, по которым бы выбирались программы и методики обучения, в том числе ориентированные на развитие тех или иных качеств или их компенсацию.

Критерии, по которым производится отнесение кандидатов в водители в ту или иную категорию, должны быть четко прописаны и донесены лицу, осуществляющему психологическую диагностику или отбор. Основное внимание следует уделить не столько вопросу «выбраковки» отдельных кандидатов, сколько анализу возможностей развития и особенно компенсации того или иного качества: именно по этой причине работа с комплексом должна проводиться специально подготовленным сотрудником или профессиональным психологом. Зачисление кандидата в водители в группу к конкретному инструктору должно означать, что на основе рекомендаций психолога общая методика обучения будет модифицироваться с учетом индивидуально-психологических и психофизиологических особенностей обучаемого.

Этап эксплуатации. Режимы деятельности

Этап эксплуатации, как уже было сказано ранее, нуждается в психологическом обеспечении надежности деятельности, а не в психологическом сопровождении.

На этапе эксплуатации на первое место выходит профилактика развития неблагоприятных психофизиологических состояний у водителей. К таким состояниям традиционно относят утомление, монотонию и состояние психической напряженности (стресс) [22, 24–27, 35, 36, 85, 87, 90, 102, 104, 134, 135, 140, 143, 169].

Хорошо известно, что надежность человека-оператора является функцией его состояния, под которым в общем случае понимается характеристика его внутренних возможностей (внутренних «гарантий») успешно решать текущие задачи контроля и управления [25, 27, 28, 184]. Эта характеристика представляет набор показателей, описывающих множество физиологических и психологических параметров. Стабильные и высокие показатели надежности оператора могут быть получены только при оптимальном состоянии последнего.

В плане психологического обеспечения подготовка водителей должна включать подробное ознакомление с информацией относительно условий развития неблагоприятных психофизиологических состояний, с типичными признаками наступления того или иного состояния, а также с методами их профилактики и диагностики (самодиагностики) (например, на основе [25, 26, 36, 63, 90, 134, 135, 181]). Водители должны быть подготовлены и на тот случай, если неблагоприятное психофизиологическое состояние разовьется в ходе выполнения профессиональной деятельности. Профессиональные водители должны пройти курс подготовки на этот случай.

Основным профилактическим фактором в отношении развития неблагоприятных состояний является соблюдение режимов деятельности. Ответственность за соблюдение правильных режимов эксплуатации водителей должна быть возложена и на самих водителей, и на руководителей автотранспортных предприятий, так как не только от самого водителя зависит, выйдет он в неблагоприятном состоянии на смену и будет ли снят с маршрута при возникновении проблем [196, 211, 295].

Кроме того, воспитание моральной надежности водителя предполагает, что профессионал откажется от управления транспортным средством в том случае, если будет находиться в неблагоприятном психофизиологическом состоянии, не дожидаясь соответствующих указаний от руководства.

Статистика ДТП в России наводит и обычных граждан, и тем более профессионалов на мысль о том, что разработанные системы мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, используемые в России, не вполне совершенны, в связи с чем технические специалисты [8, 65, 76] предлагают решения на уровне введения технических электронных систем слежения за участниками ДД, регистрации ДТП и т. п.; специалисты в области психологии труда, медицинской, спортивной и социальной психологии предлагают свои варианты внесения

изменений в систему обеспечения безопасности (чаще всего на уровне именно подготовки водителей [18–21, 50–53, 111, 112, 253–256, 240, 270]. Отдельные специалисты в области безопасности ДД тщательно изучают опыт зарубежных коллег и пытаются перенести его на российскую почву [33, 192], но буквально единицы задумываются о том, как проектировать и организовывать дорожное движение с учетом особенностей и закономерностей поведения водителей [42, 143]. Следует более внимательно рассмотреть предлагаемые специалистами разных профилей варианты решений проблем обеспечения безопасности дорожного движения, разобраться в том, какие психологические аспекты, связанные с человеческим фактором в условиях дорожного движения, учтены, и найти «проблемные» зоны, требующие дополнительного приложения сил.

Учитывая, что данная работа носит психологический характер, для начала имеет смысл рассмотреть российские разработки, ориентированные на сферу обеспечения безопасности дорожного движения, предложенные психологами.

Анализ российских научных разработок в сфере обеспечения безопасности дорожного движения (при подготовке водителей)

Деятельность водителя во многом алгоритмизирована, структурирована, носит сознательный и прогнозируемый характер. Более того, этот вид деятельности в современной российской психологии трактуется как «совмещенный».

В диссертационном исследовании Е. В. Козлова [112] водительская деятельность рассматривается как совокупность нескольких видов деятельности. Он предлагает определять вождение как «многокомпонентную деятельность водителя автотранспортного средства (АТС), направленную на обеспечение движения АТС с учетом его технических возможностей, соблюдение правил дорожного движения и интересов других его участников, а также на обеспечение правильного местоположения АТС на дороге и заданного маршрута движения» [112, с. 3–5]. При этом он выделяет шесть видов деятельности водителя: управление АТС, соблюдение ПДД, обеспечение заданного местоположения АТС, ориентировка на местности, организация взаимодействия с другими участниками дорожного движения, противодействие аварийным ситуациям.

Е. В. Козлов проверял гипотезу о том, что «…одним из основных компонентов в обеспечении безопасности вождения транспортного средства является повышение уровня знаний водителя о психофизиологическом обеспечении профессиональной деятельности» [112, с. 17]. Он считает это основным инструментом снижения дорожно-транспортных происшествий и их последствий. Объектом его исследования выступила система профессиональной подготовки водителей, инструкторов и специалистов по безопасности движения на автомобильном и городском транспорте, а предметом изучения стали психофизиологические компоненты профессиональной подготовки водителей, инструкторов автошкол и специалистов по безопасности движения автопредприятий.

В результате проведенных исследований [112, с. 17–20] было выяснено, что «одной из основных причин невысокой или низкой надежности водителей является несовершенство системы подготовки водителей в области психофизиологии труда». Особое значение Е. В. Козлов придает инженерно-психологической экспертизе, отсутствие которой при расследовании дорожно-транспортных происшествий (ДТП), по его мнению, является одной из причин сниженного качества подготовки водителей. Исследование психофизиологических аспектов аварийных ситуаций могло бы дать ответ на вопрос, какие именно упущения при подготовке того или иного водителя были допущены.

Е. В. Козлов сложную совмещенную деятельность при вождении предлагает разделить на пять основных компонентов: управление ТС, антиципационное поведение, дорожная ситуационная ориентировка, навигационная ориентировка, взаимодействие с другими участниками движения, а также деятельность по принятию решения в чрезвычайной (например, аварийной) ситуации в случае ее возникновения [112].

В отношении программ подготовки водителей в автошколах Е. В. Козлов указывает на тот факт, что «программы обучения в автошколах нацелены в основном на получение учениками технической информации и формирование практических навыков управления автомобилем, тогда как на такие серьезные компоненты подготовки водителя, как изучение устройства транспортных средств, выделяется 10,5 % от общего времени, на психофизиологические вопросы – 7,6 %. Психофизиологические особенности вождения, психофизиологические причины ДТП вообще не рассматриваются» [112, с. 14] (следует отметить, что указанные недостатки справедливы только при обращении к программам обучения водителей, работающим до 2014 г.).

Подчеркнем, что работа Е. В. Козлова основана на теории «совмещенной деятельности», сформулированной В. А. Бодровым, на базе которой В. В. Козловым [28, 111] была разработана методика подготовки гражданских и военных летчиков. Несомненно, что выделение отдельных видов деятельности водителя и анализ ошибок начинающих водителей должны проводиться с позиций сформированности у них навыков для исполнения того или иного вида водительской деятельности. Другое дело, что следует еще учитывать опыт, подготовленность ученика к осваиваемому им виду деятельности, чтобы прогнозировать сложности, которые могут возникать при подготовке конкретных водителей. Работа с возможными проблемами или типичными ошибками может требовать дифференциации программ подготовки водителей и разработки специальных методик.

В новых программах подготовки водителей, которые введены в работу начиная с августа 2014 года, внесен ряд изменений, в том числе особое внимание уделяется вопросам именно психофизиологической и психологической подготовки водителей, что соответствует идеям, изложенным в работе Е. В. Козлова, однако проблема дифференциации программ остается нерешенной [314].

Совершенствовать в целом систему профессионального образования и повышения квалификации водителей автотранспорта путем внедрения в эту систему средств и методов подготовки спортсменов-автогонщиков для развития профессионально важных качеств водителей и снижения аварийности на автотранспорте предлагает В. М. Богданов [21, 301, 309]. Практические рекомендации, которые изложены им в автореферате диссертации, опираются на возможности, методы и средства спортивной педагогики. Большое значение придается содержанию учебных курсов [17–21, 301, 309], технике управления автомобилем (в самых разных условиях, включая экстремальные режимы и особые тяжелые погодные условия), дидактическим средствам, используемым для подготовки профессиональных автогонщиков. Богданов справедливо полагает, что повышению уровня надежности деятельности водителя и уровня его безопасности будут способствовать [21, с. 16–18, 301, 309]:

1. «Проведение мастер-классов и консультаций спортсменами-автогонщиками и специалистами по ОБДД в реальных условиях скоростного маневрирования (фигурного вождения) на специально подготовленных площадках и автодромах.

2. Внедрение в новые учебные программы подготовки водителей современных методов социально-психологического тренинга дорожного поведения и группового анализа конкретных экстремальных ситуаций в дорожном движении».

В. М. Богданов уделяет особое внимание физической подготовке водителей в процессе обучения, а также специфике вождения в сложных погодных условиях, например в темное время суток, на мокрой и скользкой дороге, в условиях тумана, дождя или снегопада [21, 301, 309].

Большое значение Богдановым придается изучению методов и средств повышения активной, пассивной и экологической безопасности в системе «водитель – автомобиль – дорога – окружающая среда», а также расширению методов подготовки водителей путем наблюдения за действиями других участников дорожного движения и анализа их поведения с сопроводительными комментариями преподавателя [21, 301, 309]. В определенной мере такое наблюдение предоставляет обучаемому дополнительный опыт вождения. В. М. Богданов настаивает на переносе методов и средств подготовки спортсменов-автогонщиков на подготовку обычных водителей (автолюбителей).

Интересным является предложение ввести практику обозначать при выдаче водительского удостоверения образовательное учреждение по подготовке водителей, которое закончил конкретный ученик [21, 301, 309]. Это может способствовать повышению ответственности сотрудников автошкол за проводимую ими подготовку и повышению качества подготовки водителей.

Программа и конкретные практические рекомендации, предложенные В. М. Богдановым, несомненно, открыли бы для многих водителей и кандидатов в водители новые возможности по управлению автомобилем. Освоение водителем техник управления автомобилем в сложных условиях, автоматизация навыков, естественно, должны повысить надежность деятельности.

Однако сложные и экстремальные условия, связанные в первую очередь с изменениями дорожной среды или погодных условий, возникают не так уж часто, а процент ДТП тем не менее остается высоким. Вызвано это тем, что сами водители создают для себя «экстремальные условия» деятельности, например на высокой скорости, совершая двойные или тройные обгоны по полосе для встречного движения. Естественно, что освоение техники управления автомобилем, позволяющей в таких условиях уйти от столкновения, спасет жизнь не одному водителю,

но гораздо важнее воспитать у начинающих водителей неприемлемость такого поведения на дороге как гипотетически опасного. Представляется, что психологическое сопровождение подготовки водителей должно быть направлено не на формирование «привычки к скорости», не на снижение страха перед определенным маневром, а, опираясь на психодиагностику водителя, рекомендовать условия деятельности и средства ее осуществления максимально гармоничные для его личности и безопасные для него самого и для социума.

Особое внимание такой проблеме, как взаимодействие водителей в процессе участия в дорожном движении, изучение предпосылок возникновения и социально-психологических условий предупреждения конфликтов в дорожном движении, уделяется в диссертационной работе В. Э. Утлика [248].

В. Э. Утлик предлагает «дополнить профессиограмму водителя автомобиля коммуникативной составляющей его деятельности и профессионально важных качеств» [248, с. 18]. Для дальнейшего исследования социально-психологической проблематики дорожных конфликтов он считает необходимым и целесообразным исследовать следующие проблемы [248, с. 19]:

- «социально-психологические механизмы восприятия и атрибуции водителями дорожных партнеров;
- социально-психологические условия эффективности социальной рекламы культуры дорожного движения;
- психологические причины конкурентного поведения водителей;
- социально-психологические особенности культуры дорожного сообщества;
- социально-психологические особенности конфликтов между водителями и сотрудниками ГИБДД».

Все выделенные В. Э. Утликом проблемы, несомненно, имеют место в практике дорожного движения в РФ. Уровень культуры дорожного поведения, очевидно, не является высоким. Серьезные изменения в данном направлении вряд ли могут произойти в «скачкообразном» порядке. Формирование культуры дорожного поведения требует длительной и целенаправленной работы с отдельными группами российского общества, что предполагает разработку и внедрение концепции непрерывной подготовки участников дорожного движения (что предлагает, например, С. Г. Быков [34]).

Что является особо важным на данном этапе работы с водителями, это уделение особого внимания личностным свойствам и отдельным личностным качествам, которые предопределяют особенности дорожного поведения и уровень безопасности вождения, в частности. Именно эта работа, проводимая в отношении взрослых водителей, имеющих опыт управления транспортными средствами, обладающих устоявшимся стилем вождения, может в актуальный момент времени способствовать повышению уровню безопасности дорожного движения (в том случае, если удастся выяснить причины формирования небезопасных компонентов поведения и деятельности водителей, определить направления и подобрать методы работы по их коррекции).

Разработке экспертной модели оценки предрасположенности водителей к созданию аварийных ситуаций и рационализации мер влияния на дорожно-транспортный травматизм посвящена диссертация А. И. Окуневского [191]. В его работе [191] большое значение придается возможности диагностики пригодности кандидатов в водители по психофизиологическим параметрам и построению прогноза в отношении аварийности – безопасности конкретного кандидата.

Приводя выдержки из работ, сделанных в области транспортной психологии специалистами разного профиля (медицина, социальная психология, педагогика), мы хотели показать, что проблема безопасности дорожного движения, несомненно, является междисциплинарной и решать ее можно, только объединяя усилия профессионалов из разных областей.

То, что объединяет вышеприведенные исследования (типичные для данной области), – это поиск единых, стандартных решений (стандартных программ или методик обучения) и стремление выделить группы водителей или кандидатов в водители, непригодных для данного вида деятельности (и это при том, что в мире стремительно растет уровень автомобилизации, то есть водителями становятся практически все за редкими исключениями). Еще одна особенность проанализированных работ связана с тем, что сопровождение подготовки и собственно подготовка водителей предполагает адаптацию их к сложным, экстремальным режимам деятельности и мало сфокусирована на профилактике аварийных ситуаций.

Условно говоря, можно назвать такой подход к психологическому сопровождению подготовки участников дорожного движения мужским. В нашей работе предлагается несколько иная концепция, можно сказать,

женский взгляд на систему подготовки, в большей степени основанный на психолого-педагогических технологиях и возможностях. Такой подход тем более актуален, что в России среди непрофессиональных водителей (а в последнее время и среди профессионалов) стремительно растет число водителей-женщин.

Чтобы подойти к определению проблем, которые должны быть решены, чтобы организовать процесс психологического сопровождения подготовки водителей на должном уровне и с достижением необходимых результатов, обратимся еще и к опыту западных стран с высоким уровнем автомобилизации в плане применения мер, направленных на повышение безопасности дорожного движения [166]. Приведем некоторые меры повышения безопасности дорожного движения в других странах.

Анализ традиционных и новых прогрессивных мер повышения безопасности дорожного движения (в западных странах и странах Азии с высоким уровнем автомобилизации)

Ключевыми традиционными и новыми направлениями работы в плане повышения безопасности дорожного движения в системе «человек – автомобиль – дорога» в странах с высоким уровнем автомобилизации являются следующие [166, с. 3]:

- «повышение ответственности за нарушение ПДД;
- образовательные программы и информационные социальные кампании;
- повышение качества обучения при получении водительских прав;
- проекты по контролю за вождением в состоянии алкогольного опьянения;
- проекты по контролю за использованием ремней безопасности;
- внедрение автоматических технических средств контроля за соблюдением ПДД;
- улучшение качества медицинской помощи при ДТП;
- электронная детекция;
- повышение общих требований к безопасности ТС;
- распространение мер активной и пассивной безопасности ТС;
- повышение безопасности дорожной инфраструктуры».

Отдельной проблемой является повышение качества обучения при получении водительских прав. По данным многочисленных

исследований, риск попадания в ДТП водителей-новичков существенно выше по сравнению с опытными водителями. Поэтому в странах с развитой автомобилизацией повышенное внимание уделяется обучению начинающих водителей.

Программы обучения составляются с учетом особенностей страны (климатических, географических и пр.), но, как правило, большое внимание уделяется курсу практического вождения.

Помимо совершенствования обучения вождению в ряде стран с развитой автомобилизацией введены ограничения на вождение после получения водительского удостоверения для начинающих водителей. Данные ограничения включают в себя [166, с. 5]:

- «выдачу временных водительских прав и их изъятие в случае ДТП;
- уменьшение предельно допустимого уровня содержания алкоголя в крови;
- ограничения по вождению в темное время суток, а также в часы пик;
- ограничение предельно допустимой скорости;
- вождение только в присутствии опытного водителя;
- уменьшение количества штрафных баллов, необходимых для изъятия или приостановки действия водительского удостоверения».

Отдавая должное продуманности системы подготовки участников дорожного движения в отдельных западных странах и странах Азии с высоким уровнем автомобилизации, а также тем мероприятиям, которые разработаны специально для начинающих водителей, нужно отметить, что из вышеприведенных мероприятий, ориентированных на группу молодых водителей, в России практически ничего не используется. Вместе с тем ограничение по вождению в темное время суток и часы пик, ограничение предельно допустимой скорости – по сути есть профилактика попадания начинающих водителей в экстремальные режимы деятельности, требующие полной пригодности к водительской деятельности (уровень которой может быть недостаточным не только у начинающих, но и у водителей с опытом в силу отсутствия проведения не только психологического отбора, но и диагностики, а также соответствующей подготовки). Вводимые ограничения могли бы способствовать адаптации водителей в условиях ДД и одновременно профилактировать вероятность попадания в ДТП.

Западный подход: дорожное поведение

Попытка соединения в рамках единой концепции российского и западного подходов к изучению вождения, при котором вождение рассматривается и как деятельность, и как поведение, имеет принципиальное значение для выработки принципиально нового подхода к обеспечению безопасности дорожного движения.

Как было показано в работах Е. М. Олещенко и Е. И. Сватковой [192, 211], российский подход к решению проблем безопасности ДД и западный (особенно скандинавский) имеют принципиальные различия. В первую очередь это касается самого толкования фактора «Человек» и его роли в дорожной аварийности. Е. М. Олещенко и Е. И. Сваткова показывают, что различия в подходах проявляются в выборе целевых областей деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения; в определении главных действующих лиц (в России это в основном дорожная полиция, тогда как на Западе это и общественные организации, и образовательные учреждения); в объектах воздействия (в России это все участники дорожного движения с выделением в отдельную целевую группу только детей, тогда как на Западе это множество конкретных групп – это и дети, и граждане пожилого возраста, и различные возрастные группы, группы, различающиеся по стилям жизни и т. д.); в задачах (в России основной задачей считается изменение сознательного отношения к дорожно-транспортным ситуациям, к участию в дорожном движении, тогда как на Западе это прежде всего формирование определенных ролевых моделей). Различия обнаруживаются при выборе инструментов (на Западе их используется в разы больше, и они более дифференцированы с учетом социально-психологических особенностей групп, на которые они ориентированы). Наконец, в России проведение анализа ДТП обращено к поиску виновного (исследуется значение пресловутого «человеческого» фактора), тогда как на Западе считается, что авария происходит из-за ошибки человека. На выходе же – кардинальные отличия, касающиеся статистики аварийности и несчастных случаев, красноречиво говорящие не в пользу Российской практики обеспечения безопасности дорожного движения.

Самым важным отличием западного и российского подходов является ранее упоминаемое отношение к вождению автомобиля как к деятельности (в российской практике), носящей осознанный и профессиональный характер, и как к поведению (на Западе).

Е. Ю. Олещенко и Е. И. Сваткова [192, 211] убедительно доказывают, что переход на западную концепцию и инструменты могут существенно повлиять на уровень аварийности. Однако такой переход (в силу особенностей нашей ментальности, а также из-за существования определенных барьеров в отношении инноваций) невозможно осуществить моментально. И в этом отношении изучение стиля вождения (как особенностей водительской деятельности, дорожного поведения и общего уровня транспортной культуры) может послужить промежуточным звеном при осуществлении такого перехода.

Адаптация человека к процессу вождения автомобиля

Все проанализированные в части 1.1 подходы не предполагают рассмотрение проблемы безопасности дорожного движения как проблемы неэффективной адаптации [23, 71] или дезадаптации человека к участию в дорожном движении, а применительно к водителю – к процессу вождения. А тем не менее именно это может явиться ключевым моментом: «Россия – это страна водителей первого поколения…» [103, 262]. Российская действительность такова, что в течение жизни одного поколения практически произошел «автомобильный бум»: уровень автомобилизации кардинально изменился. И люди, адаптированные к одним условиям дорожного движения, оказались не вполне приспособленными к новым.

Адаптация участников дорожного движения может носить психофизиологический, психологический и социально-психологический характер, так как во многом речь идет о приспособлении человека к новому виду деятельности, протекающему в условиях особой среды (дорожной), и об освоении человеком новых социальных ролей (сначала кандидата в водители, а затем и собственно водителя).

На данный момент в Российской Федерации как в отношении профессиональных водителей (за исключением водителей спецтранспорта), так и водителей-любителей профессиональный отбор сводится исключительно к таким видам отбора, как образовательный и медицинский, которые гарантируют только минимальный уровень знания ПДД и такой же здоровья [222, с. 118]. В существующих обстоятельствах вполне вероятно наличие среди участников дорожного движения, выступающих в качестве водителей транспортных средств, лиц с неполной пригодностью к водительской деятельности или полностью непригодных по психофизиологическим и (или) психологическим

критериям, в связи с чем подбор способов и средств психофизиологической адаптации к деятельности особенно актуален.

Под психической адаптацией будем подразумевать «процесс установления оптимального соответствия личности и окружающей среды в ходе осуществления свойственной человеку деятельности, который позволяет индивидууму удовлетворять актуальные потребности и реализовывать связанные с ними значимые цели (при сохранении психического и физического здоровья), обеспечивая в то же время соответствие психической деятельности человека, его поведения требованиям среды» [16, с. 5].

В работах технических специалистов и в нормативно-правовых документах, как правило, рассматривается только подготовка водителей, которая упорядочивается и организуется с учетом исключительно внешних факторов воздействия: обучения, тренировки, тогда как адаптация – в большей степени внутренне предопределяемый процесс [23], который в связи с приспособлением человека к условиям дорожной среды практически не исследован.

Говоря об адаптации к вождению как о процессе, в нем можно выделить три стадии, которые проходит человек, адаптируясь к условиям дорожной среды и участию в дорожном движении:

1. Человек как пешеход.
2. Человек как кандидат в водители.
3. Человек как самостоятельный водитель (любитель или профессионал).

Процесс адаптации человека к участию в дорожном движении как водителя завершается определенным результатом: формированием стиля вождения с соответствующими характеристиками и актуальным и потенциальным уровнем аварийности соответственно.

На процесс и результат влияет множество факторов, их предопределяющих.

Для того чтобы способствовать эффективной адаптации человека к вождению, следует:

- разобраться, к чему именно следует приспособить человека (то есть необходимо разобраться, что представляет собой вождение как психологическая категория);
- кто адаптируется (в частности, кто легче и быстрее и кто медленнее адаптируется к вождению, для того чтобы определить наиболее сложные категории адаптирующихся);

• какую роль в адаптации играет собственно процесс обучения и факторы, предопределяющие его успешность, в том числе особенности подготовленности человека к процессу обучения и роль обучающего.

Поэтому в работе будут рассмотрены следующие проблемы:

1. Вождение как деятельность, поведение, общение и стилевая характеристика.

2. Психология водителя (анализ психологических особенностей безопасного водителя).

3. Психологические факторы, влияющие на адаптацию к обучению вождению и эффективность подготовки водителей, в частности, психология мастера производственного обучения и кандидата в водители (в процессе трансформации из пешехода в водители).

Основное внимание из всех участников дорожного движения будет уделено такой категории, как водители как на этапе их самостоятельного участия в дорожном движении, так и на более ранних этапах.

1.2. Вождение как деятельность, поведение, общение и стилевая характеристика

Анализ вождения как деятельности

Вождение в советско-российской психологии традиционно рассматривается как деятельность по работе с информацией [118, 222] и как совмещенная многокомпонентная (данный подход стал возможным благодаря переносу теории В. А. Бодрова, разработанной для описания деятельности человека-оператора (летчика), на деятельность водителя [28, 112]).

О вождении как о деятельности по работе с информацией

В ряде работ российских авторов (А. Н. Романова, Е. И. Ивановой, В. М. Мишурина, В. М. Курганова [82, 134, 135, 173, 222] и т. д.) выделен ряд психофизиологических особенностей труда водителя:

1. Действия водителя транспортного средства являются ответными реакциями на множество разнообразных неожиданно возникающих дорожных ситуаций (предсказуемых и непредсказуемых). Особенно важна для водителя точность реакции переключения, основанной на быстрой

и верной оценке результатов выполненных действий и на своевременном исправлении допущенных водителем ошибок.

2. Периодическое чередование двух противоположных отрицательно влияющих на продуктивность работы условий – монотонности и информационной перегрузки (и, соответственно, возможность возникновения двух негативных психофизиологических состояний у водителя – монотонии и напряженности).

3. Постоянная и высокая степень готовности к действиям при неожиданном изменении дорожной обстановки. Она предъявляет особенно высокие требования к вниманию водителя, в частности, к таким характеристикам внимания, как устойчивость, концентрация, переключение, распределение и объем.

4. Неравномерность и неопределенность поступающей информации: эти условия деятельности также способствуют формированию у водителя таких состояний, как монотония и психическая напряженность.

5. Прогнозирование, т. е. предвидение вероятностного развития дорожной обстановки. Профессиональный опыт (и просто опыт автовождения) в значительной степени облегчает развитие этого качества, так как в основе любого прогнозирования лежит использование информации о прошлом для предвидения будущего.

6. Активный поиск недостающей информации в условиях ограниченной видимости. При управлении автомобилем в темное время суток (в сумерках), при тумане или снегопаде, во время дождя водитель недостаточно хорошо видит дорогу, дорожные знаки, дорожную разметку, пешеходов и другие автомобили, вынужден искать дополнительные ориентиры для оценки ситуации и принятия решений.

7. Выраженное психическое напряжение водителя. Оно связано с эксплуатацией транспортного средства повышенной опасности (автомобиля).

8. Непрерывность и дискретность. В деятельности водителя эта особенность выражается в том, что, будучи заинтересованным быстро, без перерывов и с соблюдением правил дорожного движения доставить груз и (или) пассажиров из одного пункта в другой, водитель вынужден периодически замедлять или приостанавливать движение в связи с возникновением тех или иных помех. Возникающие в связи с решением ДТС частые остановки и возобновление движения, уменьшение или увеличение скорости и другие противоположные действия предъявляют высокие требования к подвижности нервных процессов водителя

и являются одной из причин развития третьего неблагоприятного психофизиологического состояния, связанного с исполнением водительской деятельности, – утомления.

9. Работа в условиях навязанного темпа и дефицита времени. Движение в потоке при его высокой плотности и скорости (то есть фактически при навязанном темпе предъявления сигналов) не только требует высокой профессиональной подготовки, но и предъявляет большие требования к скоростным параметрам нервной деятельности, скорости и точности сенсомоторных реакций. Надежность деятельности водителя в этом случае максимально определяется соответствием водителя требованиям деятельности по данным показателям.

В целом соглашаясь с приведенным выше описанием деятельности водителей, необходимо отметить, что вождение как деятельность осуществляется водителем чаще всего в двух особых типах ситуаций (определяемых соотношением таких параметров, как место (для маневра) и время (для принятия решения), определяемое в том числе скоростью движения ТС), описать особенности которых можно следующим образом:

1. Движение на высокой скорости при наличии достаточного пространства для маневра, процесс управления жестко регулируется правилами дорожного движения (ситуации, связанные с движением по дорогам в городе или за городом) [156].

2. Движение на малой скорости при минимуме свободного места с неполной (или отсутствующей) регуляцией правилами дорожного движения (ситуации, связанные с осуществлением парковки автомобиля прежде всего на стоянках, во дворах, на прилегающей территории).

Таким образом, в деятельности водителя можно выделить два подвида деятельности, осуществляемых в противоположных условиях и параллельно предъявляющих различающиеся требования к психике водителей. Соответственно, можно попытаться выделить и такие особенности дорожного поведения водителей, как риск – импульсивность (эта характеристика имеет прямую связь с движением водителя непосредственно в условиях дорожного движения; выраженность того или иного полюса в дорожном поведении водителя имеет отношение к его склонности соблюдать или нарушать правила дорожного движения) и уверенность – неуверенность при парковке (данная характеристика связана со стремлением или избеганием водителя осуществлять парковку в особо ограниченных условиях).

Деятельность водителя (как человека-оператора) по работе с информацией включает следующие этапы [222]:

- получение (прием) информации относительно системы «автомобиль – дорога – среда – другие участники дорожного движения»;
- обработка (переработка) информации, полученной на первом этапе;
- принятие решения относительно необходимых управляющих действий;
- осуществление (выполнение) принятых решений;
- получение обратной связи относительно адекватности принятых действий.

Информация, обрабатываемая водителем в процессе вождения, может быть разнесена в отдельные информационные блоки (с весьма различным содержанием).

Обращаясь к теории многокомпонентной совмещенной деятельности В. А. Бодрова, на основе которой были проанализированы отдельные подвиды деятельности водителя Е. В. Козловым [28, 112], можно увидеть (табл. 1), что деятельность водителя представлена им как совокупность шести подвидов деятельности (пяти основных и одного – исключительного).

Таблица 1

Подвиды совмещенной многокомпонентной деятельности водителя

Подвиды деятельности	Предмет	Цель	Содержание
Управление ТС	Обеспечение движения АТС	Управление АТС	Поддержание параметров движения и работы систем АТС
Антисипационное поведение	Соблюдение ПДД и предотвращение наезда на людей и столкновения с объектами	Осмотрительность	Поиск объектов, регулирующих ДД, и объектов, которые могут нарушить безопасность, корректировка местоположения АТС в соответствии с требованиями регулирующих средств или относительно объекта, который может нарушить безопасность ДД

Окончание табл. 1

Подвиды деятельности	Предмет	Цель	Содержание
Дорожная ситуационная ориентировка	Обеспечение заданного местоположения АТС на дороге	Дорожная ориентировка	Определение текущего местоположения АТС относительно дорожных ориентиров
Навигационная ориентировка	Обеспечение заданного местоположения АТС	Ориентировка на местности	Определение текущего местоположения АТС и его корректировка
Взаимодействие с другими участниками ДД	Организация взаимодействия с участниками ДД	Создание оптимальных условий для водителей и пешеходов	Правильное использование сигнализации, вождение с учетом участников других участников ДД
Деятельность по принятию решений в чрезвычайной (аварийной) обстановке	Предотвращение катастрофического развития особой ситуации на дороге (ОСД)	Парирование ОСД	Обнаружение ОСД, принятие и выполнение решения и контроль выполнения

Следует отметить, что недостаточное освоение каждого подвида деятельности, приводящее к ошибкам, Е. В. Козлов называет неэффективностью.

Опираясь на работу Е. А. Козлова [112], можно говорить о том, что водитель в процессе вождения занят обработкой информации, носящей весьма разнообразный характер. Выделив информационные блоки, имеющие конкретное наполнение, можно предположить, что:

- процесс работы с информацией внутри каждого блока (прежде всего в плане соотношения этапов) будет различаться;
- значение отдельных подвидов деятельности для разных водителей носит неоднозначный характер (в конкретный момент времени и в целом);
- можно пытаться (за счет выработки специально отобранных способов и средств осуществления деятельности) менять удельный вес того или иного подвида водительской деятельности, высвобождать и перенаправлять время другим подвидам деятельности.

Надежность деятельности водителя

Учитывая, что профессиональная деятельность водителя характеризуется высокой степенью ответственности (за пассажиров и за перевозимые грузы), а цена ошибки может быть весьма значительной, огромное значение следует придавать обеспечению безошибочности исполнения водителем предписанных ему функций, то есть надежности деятельности (как в организационном, так и в психологическом плане). Надежность (а как следствие, и безопасность) деятельности на психологическом уровне обеспечивается за счет ряда психологических механизмов: компенсации, избыточности, самооценки, самоконтроля [40, 179, 184].

Особое значение для водительской деятельности имеют избыточность и компенсация. Механизм избыточности выступает как основной для обеспечения надежности полностью пригодных к деятельности работников, механизм компенсации приобретает приоритетное значение в случае их неполного соответствия по ПВК [184].

Компенсировать неполную пригодность к требованиям деятельности работникам удается, например, за счет формирования индивидуального стиля деятельности [91, 105–109, 244, 246]. Стиль деятельности имеет ограниченные возможности в плане компенсации, желательно обеспечение особых условий деятельности: отсутствие экстремальных режимов [91, 246], иначе компенсационные возможности сильно снижаются.

Помимо компенсационной функции стиль деятельности может выполнять еще одну – способствовать достижению эффективности деятельности: в этом отношении речь идет не только о безошибочности, но и о достижении некой оптимальной цены деятельности, способствующей сохранению энергии, а следовательно, и оптимального психофизиологического состояния в процессе осуществления деятельности. Если индивидуальный стиль способствует достижению надежности и эффективности, следует говорить о компенсирующем стиле (восполняющем неполное соответствие деятельности) или о его компенсированности (за счет соответствия деятельности по ПВК) (см., например, стили учебной деятельности Н. А. Копеиной [213, с. 12–15]).

В то же время не всегда индивидуальный стиль деятельности, сформировавшийся у человека, способствует эффективности и компенсации. В этом случае приходится говорить о некомпенсированном и некомпенсирующем стилях деятельности соответственно.

Рассматривая индивидуальный стиль деятельности в классическом подходе, считая его набором способов и средств, используемых работником (в том числе и для достижения эффективности), следует разобраться, какие именно способы и средства могут использовать водители для обеспечения безопасности и надежности деятельности.

Отдельные параметры стиля деятельности

Обращаясь к теории совмещенной многокомпонентной деятельности, особое внимание следует обратить на такие подвиды деятельности водителя, как соблюдение ПДД, ориентация на маршруте и ориентация на дороге.

Неэффективность (появление ошибок) в этих видах деятельности связана с несвоевременным обнаружением препятствия, знака, регулирующего порядок движения АТС, потерей ориентировки относительно обочины, разметки, особенно при повороте на перекрестке, чрезмерное отвлечение на поиск ориентира на местности.

Проведение серии опросов и бесед с водителями и кандидатами в инструкторы, а также использование включенного наблюдения за работающими мастерами производственного обучения и рефлексии личного опыта вождения заставило сделать вывод о тесной связи между соблюдением ПДД и ориентацией на маршруте и на дороге (изучение и запоминание элементов дорожной среды, дорожных знаков и схем организации дорожного движения в деятельности водителя практически неразрывны).

Изучение и запоминание схем ОДД, элементов ДС, знаков, разметки, особенностей дорожного покрытия свойственно осуществлять не всем водителям (что наглядно продемонстрировало сравнение мастеров по практическому вождению). Следовательно, такие особенности (способы) работы с информацией (удержание части необходимой информации в долговременной памяти и использование ее для подготовки к будущим действиям, планирования собственных действий при движении на маршруте) могут считаться индивидуальным стилем деятельности водителей.

Если обратиться к опыту изучения индивидуального стиля деятельности в других типах профессий, следует вспомнить, что Е. А. Климов, описывая индивидуальный стиль деятельности ткачих-многостаночниц, выделял ориентировочный-исполнительский компоненты

деятельности, обращал внимание на соотношение ориентировочной и исполнительной деятельности [105, 106].

Опираясь на подход Е. А. Климова, анализируя стиль деятельности водителей, Я. Стреляу отмечал, что у «инертных водителей в стиле больше вспомогательных приемов, облегчающих выполнение основных действий, а также они больше руководствуются правилами, требованиями, лучше рассчитывают свои действия» [242; 246, с. 32]. Благодаря аккуратности и планированию у них меньше корректировок, контроль сводится к констатации полученных результатов [242, 246].

Требования к ПВК водителя (к психофизиологическим в частности), как известно (см., например, [191, 219]), достаточно высоки: важно, чтобы водитель обладал высокой устойчивостью, концентрацией и переключением внимания. Возможно, что именно специфический (планирующий) стиль деятельности может выступить в качестве компенсирующего механизма в отношении неполной пригодности работника. Остается выяснить, какие именно способы и средства деятельности по работе с информацией могут этому способствовать.

В литературе по безопасности дорожного движения [118] при обсуждении процесса участия водителей в дорожном движении (вождения) употребляются концепты «стратегия» и «тактика вождения». Фактически изучая стиль деятельности, называет его стратегией деятельности Т. А. Полянова. Последняя в своей работе показывает более высокий уровень безопасности водителей с высокой скоростью переключения внимания при частом активном маневрировании [202].

Представляется, что, рассматривая стиль деятельности как реализацию компенсационного механизма (через выбор способов и средств работы с информацией), способствующего снижению цены деятельности и повышению ее эффективности, следует говорить об обратном влиянии: избегание частого маневрирования способствует сохранению надежности деятельности у водителей с невысокой скоростью переключения внимания. Таким образом, частота перестроений (и общая частота маневров) тоже должна войти в структуру стиля деятельности.

Противоположным планирующему стилю, по всей видимости, является стиль импульсивный (название – дань описания «импульсивного» водителя Н. Нарицыным, поведение в процессе участия в дорожном движении которого характеризуется «частотой и внезапностью перестроений, высокой скоростью движения, быстрым набором и сбрасыванием скорости, резкостью в выполнении маневрирования» [181, с. 38–44].

Вывод: на основе теоретического анализа было установлено, что стиль деятельности водителя, представляющий собой особенности работы с информацией (относительно особенностей маршрута движения, схем организации дорожного движения, элементов дорожной среды (знаков, разметки, дорожного покрытия)) и предпочтений в плане маневрирования (перестроений) водителя может иметь значение для достижения эффективности, надежности и безопасности его деятельности.

Управление ТС – безопасное управление ТС – отношение к средствам безопасности

Управление транспортным средством [111] связано непосредственно с поддержанием параметров движения и работы систем АТС за счет воздействия на органы управления. Другие авторы зачастую не выделяют этот вид деятельности, а смешивают понятия «вождение», «управление» и «пилотирование» [49–53, 63, 74, 253–256].

Управление ТС может носить как безопасный (М. Г. Горбачев), так и небезопасный (соответственно) характер [50, 81]. Зависит это от подготовки водителя в плане техники управления транспортным средством [19–21, 49–52, 253–256]. В этом отношении подготовка водителей профессиональных и любителей существенно отличается (как минимум, по методической оснащенности и используемым техническим средствам) [63, 191, 230–234, 255, 304, 307, 316]. Как следствие, водители из разных социально-психологических групп (водители-любители и водители-профессионалы) в действительности по-разному взаимодействуют с органами управления ТС, что проявляется в так называемом «стиле управления» [74]. (Этот стиль управления следует отличать от стиля управления, который приписывает планирующим водителям Я. Стреляу [242].)

Б. Д. Ефремов и Ю. В. Оверин выделяют три стиля управления автомобилем: начинающего, опытного водителя и стиль спортивного водителя [74]. Эти стили отличаются по особенностям работы водителя с педалями «газ», «сцепление», «тормоз» и могут быть продиагностированы с помощью специальных технических средств, фиксирующих открытие угла заслонки, смену режимов работы двигателя, затраты топлива. Спортивный стиль управления спортивными педагогами называется самым безопасным стилем вождения [50].

Техника управления ТС в идеале должна «ставиться» сначала с помощью специальных тренажеров, затем на специально спроектированных

для этого аэродромах и затем только непосредственно на транспортном средстве [214, 230, 232, 233, 253, 254]. Неосвоенность техники управления ТС сказывается не только в процессе движения на дороге, но и при выполнении постановки транспортного средства на остановку или стоянку.

Уверенность при парковке

Еще один подвид деятельности – ориентация на дороге. Е. В. Козлов под этим видом деятельности подразумевает определение местоположения транспортного средства (ТС) на дороге (относительно обочины, разметки и т. д.) [112]. Следует отметить, что этот вид деятельности особенно актуален не в тех случаях, когда водитель находится на дороге (как это прописано в ПДД), но скорее в тех случаях, когда ТС оказывается вне дороги (или в ситуациях отсутствия элементов дорожной среды: на заснеженной дороге, на прилегающей территории, во дворах, на грунтовых дорогах, в поле, в лесу и т. д.). При нахождении на специально организованной дороге водитель имеет достаточное количество подсказок (ориентиров) для того, чтобы правильно оценить возможности прохождения ТС по определенной траектории или беспрепятственного (бесконтактного) прохождения между соседними транспортными средствами: пример движения других ТС (выбор их водителями траектории при прямолинейном движении или при повороте) и разметка защищают водителя от совершения ошибок. В других ситуациях водитель вынужден полагаться на собственное «чувство габаритов» [255], глазомер [63]. Если глазомер недостаточно развит, а чувство габаритов отсутствует (это проявляется в том, что водитель не ощущает транспортное средство продолжением собственного тела, как это свойственно профессионалам высокого класса [255, с. 200–201]), то маневрирование будет осуществляться водителем с ошибками. Чтобы избежать ошибок (которые повышают вероятность аварии (ДТП) и снижают безопасность деятельности), водитель будет действовать медленно, осторожно, прибегая к большому количеству приемов, перепроверке собственных действий, и, как следствие, остановит ТС или поставит на стоянку на большем расстоянии от других объектов, чем водитель с хорошо развитым чувством габаритов. То есть результаты маневров по парковке ТС у водителей с наличием и отсутствием развитого чувства габаритов и по-разному развитым глазомером будут серьезно отличаться.

Существование различий такого рода отмечают в беседах и водители, и кандидаты в мастера. Осуществление маневров парковки в замедленном темпе, с большим количеством приемов, с выбором наименее стесненного пространства, с остановками на большом расстоянии от других объектов и перепроверками опрашиваемые определяют как неуверенное. Соответственно, противоположное выполнение маневров парковки называется ими уверенным. Следует отметить, что при изучении социальных стереотипов водителей-мужчин и водителей-женщин в ходе бесед с будущими инструкторами (это водители со стажем от трех лет и более), которые проводились в учебных группах на протяжении 15 лет (2000–2015 года), выяснилось, что неуверенное поведение при парковке гораздо чаще приписывается водителям-женщинам.

Габаритной подготовке в процессе обучения водителей уделяется определенное внимание [63, 308]. Методика обучению парковке водителей в автошколах предполагает работу на площадке с использованием фишек, установленных на определенных расстояниях друг от друга, которые определяются с помощью рулетки мастером производственного обучения и сохраняются неизменными. Отработав на площадке соответствующие действия и приемы парковки, водитель не всегда готов напрямую перенести их на условия реального дорожного движения или парковку на дворовой территории. Сдача экзамена в ГИБДД заданий такого рода не предполагает, а в практике подготовки (по опросам водителей с разным стажем, обучавшихся в разные годы по различным программам) на упражнения по парковке в реальных условиях времени не отводится. Как следствие, возникают автошколы, в которых разрабатываются и используются специальные программы по габаритной подготовке [255, 314, 316]. Эти программы основаны на программах подготовки водителей спецтранспорта и подготовки водителей для автоспорта. Габаритная подготовка в этом случае основывается на отработке постановки ТС на определенном расстоянии до вертикального шеста, высота которого в процессе обучения постепенно уменьшается, вследствие чего по ее завершении водитель в состоянии определить местоположение ТС по отношению к абстрактному вертикальному предмету после его исчезновения из поля зрения (по временным ориентирам).

Как показали опросы, наблюдение за мастерами и рефлексия собственного опыта вождения, способность водителя уверенно осуществлять парковку серьезно отражается на его вождении: неуверенность в собственных возможностях может заставлять водителя отказываться

от маршрутов с поиском свободного места на парковке и даже отражаться на его поведении при подъезде к светофору и выбору места для остановки в тех случаях, когда разметка отсутствует или занесена снегом, и тем более при движении по узкой грунтовой дороге при необходимости разъезда со встречным ТС.

Анализ вождения как поведения

В российской психологии вождение (как уже отмечалось ранее) традиционно рассматривается как деятельность или совмещение нескольких подвидов деятельности. В то же время технические специалисты в области организации и безопасности дорожного движения в качестве одного из важнейших направлений обеспечения безопасности дорожного движения называют повышение транспортной культуры участников дорожного движения. Водители, естественно, являются отдельной группой участников ДД.

Что же скрывается за словосочетанием «транспортная культура» и что подразумевается под транспортной культурой водителя?

Сам термин «транспортная культура» в российской практике на данный момент еще не получил однозначного устойчивого толкования. Термин ввел В. Н. Иванов в 70-е годы прошлого века [81]. В последние годы с этим понятие работают такие авторы, как А. Сарычев [312], А. Ф. Белобородов, В. Н. Мошкин [15, 178, 179, 312]. А. Сарычев транспортной культурой называет совокупность достижений человечества в области общественно-интеллектуальных и производственных отношений, связанных с транспортом, то есть с процессами и системами перемещений людей и грузов [312].

А. М. Якупов считает, что «транспортная культура (школьника) – это часть общей культуры учащегося, включающая качества и ценностные отношения транспортнобезопасной личности, знания в области безопасности на транспорте, умения и навыки безопасного, правопослушного и культурного поведения в транспортной среде, обеспечивающее ему безопасную жизнедеятельность в ней, не нанося ей вреда, и осознанное, самостоятельное и безопасное участие в транспортных процессах» [275, 311].

Школьники относятся, как правило, к такой категории участников ДД, как пешеходы. Очевидно, что при разговоре о пешеходах их участие в ДД рассматривается как поведение, в котором реализуются качества

и ценностные отношения личности (в том случае, когда речь идет о безопасном поведении – ценности транспортнобезопасной личности, когда небезопасное – ценности какого-то иного рода).

А. Ф. Белобородов, В. Н. Мошкин пишут о культуре транспортной безопасности, определяя ее как часть транспортной культуры, способствующую обеспечению безопасности (то есть это культура, входящая в состав транспортной культуры и культуры безопасности) [15]. Под культурой транспортной безопасности общества они подразумевают «совокупность элементов культуры, способствующих совершенствованию и реализации потенциальных возможностей общества в защите человека, общества и природы от факторов риска в транспортной сфере» [15]. К элементам транспортной безопасности, по их же мнению, относятся «приемы и способы деятельности, способности, качества личности (мотивы, взгляды, убеждения, привычки, творческий опыт, навыки самоконтроля и т. д.), основная функция которых – реализация мотивационного, содержательного, процессуального, волевого, контрольно-оценочного компонентов деятельности человека в процессе профилактики, минимизации, преодоления опасных и вредных факторов жизнедеятельности в транспортной сфере» [15].

В работах А. Ф. Белобородова и В. Н. Мошкина речь идет о культуре общества, то есть о транспортной культуре водителей в том числе.

Из приведенного краткого литературного обзора ясно, что при обсуждении транспортной культуры в качестве факторов, так или иначе связанных с ней, параллельно изучаются такие понятия, как деятельность и поведение, знания, навыки, умения и привычки, личность и мотивы, самоконтроль и безопасность жизнедеятельности, обеспечение безопасности и ценностные отношения.

Следовательно, транспортная культура включает в себя не только деятельность (или совокупность деятельностей, входящих непосредственно в вождение), но и поведение человека в транспортной среде, в большей степени определяемое его личностными особенностями, мотивами и привычками, в котором отражаются его ценностные отношения как личности.

Участие в ДД водителя в целом сводится к вождению. Таким образом, мы можем заключить, что вслед за западными авторами, которые однозначно истолковывают вождение как поведение, и в российской науке есть тенденции анализировать вождение не только как деятельность, но и как поведение.

Говоря о вождении как о поведении, можно обратиться к разным моделям дорожного поведения, предлагаемым западными авторами.

Модели дорожного поведения

Классически для описания дорожного поведения используются несколько типов моделей дорожного поведения, а именно:

1) дорожное поведение как контур регулирования;
2) как микроситуация;
3) как системная характеристика;
4) универсальные модели дорожного поведения.

Наиболее удобной моделью для иллюстрации факторов, имеющих значение для понимания причин формирования тех или иных особенностей стиля вождения, является модель дорожного поведения как микроситуации, которая описывает дорожное поведение как функцию множества факторов, его определяющих. Модель описывает дорожное поведение как микроситуацию [104, с. 13], то есть как поведение, «выхваченное» как момент из жизни. Особую важность в этой модели представляет определение и структуризация факторов, определяющих поведение человека как субъекта дорожного поведения. Максимально психологизируя данную модель, следует определить и структурировать факторы, которые предопределяют поведение человека в условиях дорожного движения (как, собственно говоря, и в любой другой момент его жизни).

Универсальные модели дорожного поведения водителей и пешеходов

Данные (авторские) модели основаны на интеграции нескольких типов моделей дорожного поведения (см. ниже по тексту), а также включают в себя модель, описывающую структуру познавательного интеллекта человека.

В частности, в универсальную модель вошла модель дорожного поведения как системной характеристики (в особом варианте), а также модель познавательного интеллекта М. К. Тутушкиной [210, с. 65].

Дорожное поведение как системная характеристика

Системный подход понимается как одна из возможных форм представления отдельных компонентов в общей структуре. При этом

рассматривается и система в целом, и ее подсистемы с элементами, функциями и состояниями.

Дорожное поведение как микроситуация

Обеспечивая переход от модели-микроситуации к универсальной, можно воспользоваться описаниями, принятыми в социальной психологии и педагогике [93, с. 220], а именно: субъективные модели действительности, регуляторы активности, источники активности, фоновые состояния. Дополнительным фактором, который был введен в эту модель, явились индивидно-типологические и личностные свойства участника дорожного движения (рис. 2).

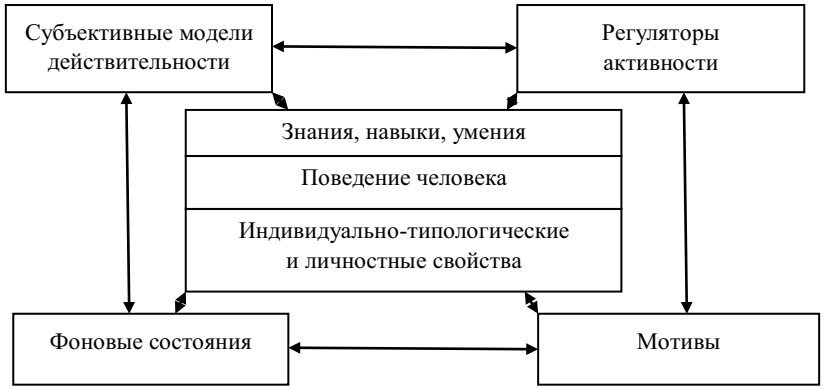


Рис. 2. Факторы, влияющие на дорожное поведение человека

Особая роль в регуляции дорожного поведения принадлежит субъективным моделям действительности. Для дорожного поведения более правильным будет использование термина «субъективные модели дорожных ситуаций». Данный фактор включает в себя «субъективный образ условий и обстоятельств деятельности».

Следует рассмотреть фактор «СМД» наиболее внимательно, так как в условиях дорожного движения он приобретает особо важное значение. Если в обычной жизни расхождение между субъективными моделями действительности (например, в рамках социальной ситуации) угрожает психологической безопасности одной из сторон, то в условиях дорожного движения такое несоответствие может стоить здоровья

и даже жизни. Эмпирическому исследованию фактора СМД(С) будет посвящен раздел третьей главы работы.

В качестве блоков в данной модели выступают следующие факторы:

- источники активности (мотивы, подчиняясь которым человек вынужден участвовать в том или ином наборе дорожных ситуаций в той или иной роли, оценивать эти ситуации и принимать решения, в ряде случаев противоречащие объективной информации о дорожной обстановке);
- регуляторы активности (прежде всего социальные нормы, правила, традиции, в том числе законодательно закрепленные);
- фоновые психофизиологические состояния (состояние, в котором находится человек, участвующий в дорожном движении);
- субъективные модели действительности (СМД).

Говоря о поведении, следует понимать, что в отличие от деятельности, которая всегда носит осознанный, целенаправленный характер (это всегда произвольная активность), поведение может быть инициировано не только осознаваемыми потребностями и мотивами, но и бессознательными импульсами и стремлениями, а формами проявления поведения являются скорее привычки, чем способы и приемы, способствующие эффективности [128].

Вождение как стилевая характеристика

Рассуждая о привычках, проявляющихся у водителей, и обращаясь к западной литературе, можно прочитать, что частота маневрирования (перестроений) и особенности выбора скорости (например) Таубман – Бен-Ари относятся к особенностям «стиля вождения» [289]. Выделяя четыре стиля вождения, связанных с наиболее часто возникающими у водителя эмоциями (радостью и эйфорией, гневом и раздражением, спокойствием и уверенностью, напряженностью и тревогой), невысокую частоту маневров и «внимательность к дороге, к маршруту» Таубман – Бен-Ари приписывает водителям, склонным испытывать за рулем спокойствие и уверенность. Описание характеристик данных стилей можно представить в табличном виде (табл. 2).

Обращаясь к анализу данных, представленных Таубман – Бен-Ари, следует отметить, что наиболее характерный (устойчивый) для человека эмоциональный фон (настроение) в определенной степени связан (определяется) с акцентуациями его личности [281, 289].

Таблица 2

Описание стилей вождения (по Таубман – Бен-Ари)

Стиль вождения	Ведущий тип эмоций	Характерные особенности дорожного поведения (стиль вождения)
Безрассудный и безответственный	Радость, эйфория, наслаждение, стремление к получению острых ощущений, выбросу адреналина, эндорфинов	Намеренное нарушение ПДД. Высокая скорость движения. Нелегальные перестроения (запрещенные)
Напряженный	Напряженность, тревога	Сохраняющаяся напряженность при неэффективной релаксирующей активности по ходу движения
Агрессивный	Раздражение, ярость, гнев	Враждебное отношение и действия в отношении других участников дорожного движения. Тенденция к агрессивному поведению
Спокойный, терпеливый, осторожный	Спокойствие, сдержанность, самообладание	Планирующий стиль. Внимательность к дороге (к дорожным ситуациям). Соблюдение ПДД

На Западе в описании и определении стиля вождения преобладают типологический (основанный на изучении влияния личностных особенностей) и ситуативный подходы (рассматривающий влияние случайных, изменяющихся условий, в которых осуществляется вождение). При этом среди факторов, предопределяющих стиль вождения, называются: возраст [281, 284, 288], пол [284, 289], стиль вождения родителей [281], количество людей в автомобиле, их статус и особенности отношений с водителем [283], экстраверсия-интроверсия, застенчивость, дисциплинированность, особенности самоконтроля и саморегуляции [287, 291].

В советско-российской научной психологической школе с позиций типологического подхода принято говорить о стилях деятельности [91, 106]. При этом индивидуальный стиль деятельности традиционно понимается как обусловленная типологическими особенностями устойчивая система

способов деятельности, которая складывается у человека, стремящегося к наилучшему осуществлению своей деятельности, совокупность способов (совокупность средств) осуществления деятельности, сознательно или бессознательно избираемых человеком, которые могут способствовать достижению эффективности [91, с. 49, 106]. Большое значение в диагностике стиля придается соотношению ориентировочного, исполнительского и контролирующего этапов деятельности.

Описывая стили деятельности водителей, Т. А. Полянова [202] выделила опасный (небезопасный) и безопасный стили, которые связала, соответственно, с низким и высоким уровнем надежности деятельности.

Параллельно с понятием «стиль деятельности (водителя)» используются также термины «стиль управления автомобилем» и «стиль вождения», причем понятия «управление» и «вождение» специалисты технического и педагогического профиля применяют как рядоположенные или взаимозаменяемые [51, 52, 53, 63, 118].

Подчеркнем, что под стилем управления мы будем подразумевать особенности осуществления управляющих воздействий водителя на рычаги управления автомобилем. В работе Б. Д. Ефремова и Ю. В. Оверина [74] представлен типологический подход к описанию и оценке стилей управления автомобилем с технической точки зрения (по особенностям открытия угла заслонки, набору скорости, затратам топлива, то есть по особенностям работы водителя с органами управления транспортного средства).

В учебном пособии А. Н. Романова проводятся параллели между типом темперамента водителя (исходя из нейродинамической теории И. П. Павлова, в которой устанавливается связь между сочетанием свойств нервной системы и типом темперамента [56, с. 373]) и особенностями его стиля управления транспортным средством [222, с. 107–111]. В данном случае речь ведется об «отсутствии или наличии склонности к поспешным или рискованным действиям, о решительности-инициативности и дисциплинированности…». Перечисленные (в цитате) особенности (ориентируясь на западный подход), по нашему мнению, адекватнее отнести уже к стилю вождения.

Российский психотерапевт Н. Нарицын [181] пишет об особенностях поведения водителей, инициируемых их личностными особенностями (а именно акцентуациями характера). Он не дает определения стилю вождения, считая, что прямой перенос особенностей поведения и общения, свойственных акцентуированным личностям, в условия дорожного

движения и создает «портрет» стиля вождения. Представление о стилях вождения водителей с разными акцентуациями личности по Н. Нарицыну представлено в табл. 3.

Таблица 3

Акцентуированность и стиль вождения [181, с. 22–55]

Тип акцентуации	Краткая характеристика особенностей стиля вождения
Демонстративный	Аккуратный водитель, демонстрирующий склонность к соблюдению ПДД. Типичные ошибки: недооценка важности средств активной безопасности, например использование средств создания имиджа, препятствующих безопасному управлению автомобилем
Эпилептоидный	На этапе обучения стремится к соблюдению ПДД, в реальных условиях дорожного движения ориентирован на поведение большинства. При высоком уровне подготовки и соответствующих личностных установках надежный и спокойный водитель
Психастеничный (педантичный)	Аккуратный и осторожный водитель, стремящийся к идеальному исполнению всех предписаний ПДД. Нуждается в избыточном количестве информации для принятия решения относительно дорожной ситуации, при выборе скорости склонен ориентироваться на собственное психофизиологическое состояние в большей степени, чем на предписания дорожных знаков
Импульсивный (возбудимый)	Самый опасный участник дорожного движения, чаще остальных нарушает ПДД. Это касается и нарушения скоростного режима, и исполнения отдельных маневров (включая «московский левый» или разворот через две сплошные). Импульсивен, резок, непредсказуем при исполнении маневров, плохо предсказуем на дороге, агрессивен
Деятельный, маниакальный, гипертимный	Склонен к нарушениям скоростного режима (превышение скорости), к частым и не вполне обоснованным перестроениям, перестроениям через две полосы и более («вышиваниям»)

Представленные в табл. 4 особенности дорожного поведения водителей пересекаются с данными относительно уровня надежности

водителей с разными типами акцентуаций личности, показанными в работе В. М. Курганова [135, с. 146–148].

Следует отметить, что если педантичных (психастеничных) водителей Н. Нарицын описывает как нуждающихся в дополнительной информации относительно дорожной ситуации и зависимых от собственного психофизиологического состояния, то импульсивным водителям приписывает черты именно импульсивного (реактивного, необдуманного) поведения, носящего рискованный и даже агрессивный характер [181].

Подводя итог вышесказанному, если одной из основополагающих целей деятельности (прежде всего профессиональной) является безопасность и эффективность, то поведение (в том числе и дорожное) может носить и небезопасный, и даже опасный, рискованный и агрессивный характер.

Безопасность – риск

Итак, дорожное поведение может подразумевать соблюдение и несоблюдение ПДД, основанные на знании (или незнании) ПДД, и отношение к ним и к безопасности в целом. Варианты могут быть следующие: знать и соблюдать, знать и не соблюдать, не знать и не соблюдать. В первом случае – явно речь идет о законопослушной и транспортнобезопасной личности (усвоившей некие основы транспортной культуры, которые и проявляются в ее культуре вождения). Во втором и в третьем: явно незаконопослушная (не знать – значит не учиться), не соблюдать – иметь определенное (негативное) отношение к предписаниям и проявлять соответствующее поведение, формирующиеся на основе этого отношения. ПДД введены для того, чтобы обеспечить безопасность людей на дороге. Если человек намеренно не соблюдает (или не стремятся к знанию основ безопасности), следовательно, ему присущи обратные склонности и стремления – к риску [55, 88]. Рискованное и агрессивное дорожное поведение (и стили вождения соответственно) анализируются пристально в западной психологии [276, 277, 282] (авторы исповедуют при этом в основном «поведенческий подход»), определенное внимание придают изучению рискованного – безопасного поведения и в советско-российском подходе (правда, речь гораздо реже идет о водительской профессии [48, 54, 58, 62, 67–70, 73, 79, 81, 82, 88, 162, 163, 178]).

Оценивать склонность к риску конкретного водителя можно с помощью наблюдения за его дорожным поведением, желательно в разных

условиях и разных типах дорожных ситуаций (например, выбирая в качестве критериев коды нарушений, которые фиксируются в ГИБДД) [76]. Частота нарушений ПДД водителем (даже без наступающих в данный момент последствий в виде ДТП) является признаком, по которому следует относить водителя в категорию потенциально опасных.

Западные авторы огромное значение придают изучению факторов, приводящих к формированию рискованного и агрессивного поведения (стиля вождения у водителей). Из анализа ряда работ западных авторов можно вывести основные психологические факторы, влияющие на стиль вождения водителей, в том числе на выбор скоростного режима [276–279, 281–289].

По мнению ряда авторов [276, 279, 281–284], мужчины более склонны как к управлению транспортным средством на высоких скоростях, так и к агрессивному стилю вождения. Более молодые водители (до 25 лет) чаще нарушают скоростной режим, чем водители более старшего возраста. Цель поездки также имеет значение: если автомобиль используется для развлечения, то вероятность превышения скоростного режима и рискованного дорожного поведения статистически выше. На выбор скорости также влияет наличие пассажиров в автомобиле (молодые люди в присутствии родителей или малолетних детей меньше нарушают ПДД, в присутствии сверстников – чаще). Стиль вождения родителей и стиль рождения детей имеют сходные черты, то есть более осторожное и законопослушное дорожное поведение родителей – залог формирования более безопасного стиля вождения у детей [191].

Одним из факторов, связанных с рискованным поведением, является наличие у личности психологический защиты по типу «замещение» [194, 221]. Данный тип защиты вполне может быть присущ личности неблагополучного типа, с нерешенными проблемами относительно собственного положения в системе социальной иерархии.

Вождение как общение

Вождение как общение и культура вождения

Поведение водителей на дороге привязано не только к ТС, кроме этого водители вступают в контакт с другими участниками дорожного движения. Фактически следует говорить о том, что в культуру вождения входит процесс общения (как минимум – обмен информацией и взаимодействие) водителя с другими участниками дорожного движения.

Рассматривая вождение как общение, следует вспомнить о том, что можно охарактеризовать структуру общения, выделяя в нем три взаимосвязанные стороны [210, 238], в частности:

1. Обмен информацией: использование необходимых сигналов для безопасной деятельности связано с осуществлением данной функции.

Так, выделяя коммуникативный подвид водительской деятельности, Е. В. Козлов в большей степени фокусируется на тех сигналах, которыми водители должны обмениваться по ПДД, чтобы обеспечивать себе и другим определенный уровень безопасности деятельности.

2. Взаимодействие: в этом аспекте общения проявляются личностные особенности водителя, его желание продемонстрировать определенные качества через свое дорожное поведение, отношение к другим участникам дорожного движения (один не терпит, когда его кто-то обгоняет, другой уступает всем без разбора, третий резкостью перестроений может демонстрировать окружающим свое пренебрежение).

На этом уровне общение не сводится к необходимому обмену информацией, а выходит далеко за его пределы: могут появляться личностные оценки, вербализоваться отношение к другим участникам и дорожной ситуации в целом, переживаться эмоции, вызванные поведением других участников; стиль вождения одного участника ДД может вызывать изменения в психоэмоциональном и психофизиологическом состоянии других и т. д. Естественно, что на этом уровне проявляется и определенный уровень культуры конкретного участника дорожного движения.

3. Социальная перцепция (восприятие и понимание друг друга участниками дорожного движения) олицетворяет собой совершенно новый аспект психологии социального познания.

Процесс вождения практически невозможно осуществить без восприятия и понимания остальных участников дорожного движения. Каждую секунду, принимая решения относительно собственных действий, водитель вынужден прогнозировать и поведение остальных участников ДД. Осуществляет эти прогнозы водитель, отталкиваясь в первую очередь от ПДД, которые предписывают всем участникам ДД действовать определенным образом в определенных ситуациях. В то же время прогнозировать (предвидеть, предвосхищать) те или иные конкретные действия других водителей или пешеходов водитель может, опираясь в основном на механизмы социальной перцепции и на основе тех социальных стереотипов, которые у него сформировались. Причем в отношении других водителей складывается уникальная ситуация:

представление об их личности складывается в первую очередь на основе восприятия их транспортных средств (существуют определенные представления относительно того, как себя ведут водители маршруток, водители мусоровозов, водители очень дорогих автомобилей, водители старых советских автомобилей). Но в то же время представление о личностях других участников ДД складывается у водителя и при анализе их манеры поведения на дороге, в частности, стиля вождения.

Характер выбора маневров водителем зависит от того набора социальных стереотипов, которые имеются у него в отношении других участников дорожного движения. Подчас и решение относительно определенного маневра человек принимает с учетом того, какое впечатление на окружающих производит его автомобиль (цена, марка, модель, предполагаемые технические характеристики). Изучение данных стереотипов, которыми как раз занимаются А. И. Донцов и А. И. Кабалевская [92], знакомство с ними кандидатов в водители могут способствовать улучшению понимания водителями друг друга.

Крайне важным является как изучение собственно существующих социальных стереотипов относительно отдельных групп участников ДД, так и их соответствие, пересечение с реальностью. Например, представляется и важным, и интересным изучение связей, существующих между выбором определенной марки, модели, технических характеристик ТС и личностными (индивидно-типологическими, индивидуально-психологическими) особенностями водителя.

Очевидно, что в процессе вождения реализуются все три стороны общения даже при условии, что речь идет исключительно об исполнении подвидов деятельности, ограниченной ПДД. Однако на практике все обстоит еще сложнее.

Общение водителя происходит также:

- при взаимодействии с пассажирами (что является фактором, влияющим на уровень безопасности водителя и надежности его деятельности);
- взаимодействии с диспетчером (что для профессиональных водителей является частью профессиональной деятельности);
- обмене знаками вежливости с другими водителями (это та составляющая общения, которая не регулируется ПДД, однако является частью общей транспортной культуры): пренебрегать этой частью культуры опасно;
- общении водителя с пешеходами; практически не прописанное в ПДД, оно лежит однако в основе безопасности ДД.

Культура вождения как составляющая транспортной культуры

Подводя итог проведенному обзору, предлагается рассматривать транспортную культуру как совокупную культуру разных групп участников дорожного движения. Транспортная культура водителей может быть обозначена как культура вождения и представлена как многокомпонентная структура (в этом отношении проводятся параллели с культурой психологической). В эту структуру входят не только определенные знания, навыки и умения (ЗУН), необходимые для участия в ДД, но и специфическое отношение к владению этими ЗУН и их использованию в процессе вождения.

Психологическую культуру М. К. Тутушкина рассматривает [210, с. 3–4]:

- как психологические знания, умения, навыки (ЗУН) (минимально необходимые для решения профессиональных или личных проблем);
- управление состояниями (особенно в тех случаях, когда они являются препятствием эффективности деятельности);
- умение представлять собственную личность (владение навыками самопрезентации).

Данная модель представляется вполне применимой для описания культуры вождения, которая, соответственно, должна включать:

- знания, навыки и умения (в плане знаний ПДД, техники управления и т. п.), а также по психологии труда, педагогической психологии, спортивной педагогике и андрагогике; сюда нами включается коммуникативная компетентность, а возможно, и шире – социально-психологическая компетентность и психологическая устойчивость личности, ППУ (мастеров), толерантность и т. д.;
- навыки диагностики и управления собственным психофизиологическим состоянием и познавательными процессами, развитие и компенсация ПВК (психофизиология, общая психология и психология труда);
- способность правильно подавать себя как водителя на дороге, правильно вести себя в рамках ДД, создавая правильный образ себя как водителя у других участников ДД.

Вождение как деятельность (а точнее – как совокупность подвидов деятельностей) может стать базой, основой культурного поведения (например, если человек не умеет резать мясо, удерживая вилку в левой руке, он, даже зная требования этикета, не сумеет их выполнить). Однако

причины того, что человек, расправляясь с бифштексом, держит вилку в правой руке, могут быть иными: не знает правила поведения, не желает выполнять условности, возможно, намеренно демонстрирует пренебрежительное отношение к сложившимся правилам и стереотипам.

С этой точки зрения, деятельность – только средство достижения определенных личностных целей, то есть поведение определяет стратегию вождения, а деятельность – тактику ее осуществления. Иногда способы, которыми владеет личность, не позволяют ей достичь желаемых целей: возникает противоречие, в том числе способствующие снижению уровня безопасности конкретного водителя. В этом случае способы, которые используются (имеются в наличии), неэффективны для достижения цели. Может сложиться и обратная ситуация: цели изначально небезопасны. Повышение культуры должно проявиться в гармонизации целей и средств, поведения и деятельности водителя.

Для того чтобы показать, как деятельность становится средством реализации (тактикой) определенной поведенческой стратегии, следует рассмотреть отдельные подвиды деятельности (в вождении) и увязать их с ценностными отношениями личности.

Отношение к средствам безопасности как часть культуры вождения

Для освоения техники безопасного управления ТС от водителя требуется еще и соответствующее отношение к идее сохранения, обеспечения безопасности, в том числе наличие четкого представления и умения использовать средства активной и пассивной безопасности [81], которыми располагает водитель и собственно транспортное средство.

Безопасное управление – только составляющая активной безопасности, куда также должны быть включены, например, соблюдение скоростного режима, соблюдение дистанции и т. д. Кроме того, есть и средства пассивной безопасности, прежде всего связанные с конструкцией автомобиля (в частности, ремни безопасности, подушки безопасности, расположение двигателя и т. д.). И безопасный (стремящийся к безопасности) водитель транспортное средство должен в первую очередь выбирать по принципу обеспечения безопасности.

Обеспечение безопасности дорожного движения – проблема, решением которой прежде всего занимаются специалисты в области организации дорожного движения, в конечном итоге стремясь к формированию

определенной транспортной культуры, которую (в хорошем смысле) «исповедует» транспортнобезопасная личность. Одновременно обеспечение безопасности является вопросом, который так или иначе приходится решать ежесекундно каждому участнику дорожного движения. И каждый человек решает его на основе того отношения, которое сформировалось у него на личностном уровне. Таким образом, следует зафиксировать связь между мотивами личности, личностным отношением к безопасности, использованием средств активной и пассивной безопасности и собственно безопасностью.

Условия проявления культурного поведения намного шире условий поведения безопасного: не все дорожно-транспортные ситуации и тем более ситуации, возникающие в среде, имеющей только ряд элементов дорожной среды, прописаны в ПДД. Подчас вежливое поведение противоречит предписанному правилами и может даже мешать (например, проявление благодарности с помощью сигналов «аварийки» или приветственное движение рукой в определенной мере отвлекают внимание водителей).

Маневры парковки и культура вождения

Наконец, относительно связи культуры вождения с маневрированием при парковке. Парковка как процесс во многом зависит (как уже было показано) от обученности водителя (освоения им определенных парковочных маневров), от чувства габаритов и глазомера. Однако парковка как результат определяется еще и отношением водителя и к ПДД, и в целом – к другим участникам дорожного движения. Беседы с кандидатами в мастера производственного обучения и работающими инструкторами показали, что водитель может быть способен припарковать автомобиль в любом месте, где пространство позволяет разместить автомобиль, и покинуть его, не нанеся ущерб стоящим рядом ТС и собственному автомобилю. Однако размышления о других участниках дорожного движения, их комфорте и безопасности, а также особое уважительное отношение к людям могут не позволить водителю воспользоваться имеющейся возможностью. В этом случае процесс парковки может затягиваться, а поведение паркующегося водителя может со стороны выглядеть не вполне уверенным. Кроме того, водитель вежливый и законопослушный может склониться к тому, чтобы воспользоваться общественным транспортом, чтобы не создавать дискомфорт другим людям и дополнительные проблемы самому себе.

Выводы

1. Наблюдая за участием водителей в дорожном движении, можно отметить ряд отличительных признаков, присущих каждому из них:

• особенности дорожного поведения (прежде всего особенности маневрирования при вождении, в которых проявляются склонность водителя как личности к риску, его осторожность, дисциплинированность или агрессивность) [190], а также личностные особенности учета изменения дорожной ситуации);

• системы способов и средств, используемых для осуществления деятельности (эффективного или неэффективного); в психологическом отношении – это прежде всего способы получения и обработки информации, необходимой для принятия решений в конкретных дорожных ситуациях; в техническом (и на уровне психомоторной организации деятельности) – совокупность операций по управлению транспортным средством при осуществлении отдельных маневров [50, 51, 63, 81, 112, 202, 222, 242];

• типичные (часто возникающие в процессе вождения) эмоциональные переживания, особенности взаимодействия с другими участниками ДД, восприятие других участников дорожного движения как личностей, в отдельных случаях выстраивание отношений с ними [103, 158, 181, 281, 289].

2. «Совокупность типичных средств осуществления деятельности и типичных особенностей дорожного поведения и взаимодействий, присущих группе водителей с определенными социально-психологическими характеристиками, можно в первом приближении обозначить как стиль вождения, совокупность тех же средств и особенностей, присущих конкретному водителю, – как индивидуальный стиль вождения» [144].

3. Рассматривая специфику общения водителя с другими водителями в процессе участия в дорожном движении как составляющую стиля вождения, следует заметить, что общение в рамках ДД может и должно сводиться и к передаче необходимой информации, и к использованию знаков дорожного этикета, но на практике включает в себя и элементы нецивилизованного влияния [155, с. 22] (в том числе варварское нападение, как-то угрозы, деструктивная критика, констатация или советы), создающие предконфликтные ситуации на дороге.

4. Процесс вождения осуществляется на фоне определенных эмоциональных переживаний, которые изменяются в связи с новыми возникающими обстоятельствами в деятельности, поведении и общении, опять же отражаясь и на специфике и выбора маневров, и их осуществления,

а также на способности водителя адекватно отслеживать компоненты дорожной ситуации в целом [105, 190, 198].

Создание операциональной модели стиля вождения

Обоснование авторского подхода к определению стиля вождения было проведено на основе сравнения концептов «стиль деятельности» водителя и «стиль вождения» с опорой на работы Е. А. Климова, Е. П. Ильина, В. А. Толочека, Таубман – Бен-Ари и ряда других западных авторов, занимающихся изучением стиля вождения [276–279, 281–289] (табл. 4).

Таблица 4

Стиль деятельности и стиль вождения. Общее и различия

Характеристика	Стиль деятельности	Стиль вождения
Определение, базовые компоненты, входящие в структуру	Система способов и средств осуществления деятельности: способы получения и обработки информации, особенности управляющих воздействий на рычаги управления	Типичные эмоции Ведущие ценности Привычки дорожного поведения Выбор скоростного режима Особенности маневрирования
Определяющие (предопределяющие) факторы формирования	Типологические свойства нервной системы (сила-слабость нервной системы, инертность-подвижность нервных процессов)	Постоянные факторы: Пол Возраст Личностные особенности водителя Стиль вождения родителей Экстраверсия-интроверсия Застенчивость Ситуативные факторы: Цель поездки Количество пассажиров в автомобиле Родственные-дружеские отношения с пассажирами Музыка и ее характеристики (музыкальный стиль, громкость) Психофизиологическое состояние водителя Способность к саморегуляции поведения

Окончание табл. 4

Характеристика	Стиль деятельности	Стиль вождения
Влияние на эффективность деятельности (в том числе психофизиологическую цену деятельности)	Может способствовать достижению эффективности деятельности (при сознательном выборе способов и средств, способствующем закрытию имеющихся недостатков, в том числе типологических свойств). Может выступать как механизм компенсации	Является отражением свойств личности, особенностей эмоциональной сферы, ценностных ориентаций, может быть гармоничным или негармоничным для личности в конкретный момент времени, по-разному влияя на надежность и эффективность деятельности
Влияние на надежность деятельности и на уровень безопасности водителя	Влияет на уровень надежности деятельности и предопределяет безопасность дорожного поведения водителя	Связан с тем или иным уровнем безопасности – аварийности водителей

Определение стиля вождения

Изначально под стилем вождения понимались «типичные, устоявшиеся (привычно своеобразные) особенности дорожного поведения водителя, а также система способов и средств осуществления им деятельности, типичные для водителя эмоциональные переживания и взаимодействия с другими участниками дорожного движения, предопределяющие уровень безопасности (аварийности) водителя (с одной стороны) и определяемые рядом устойчивых и переменных факторов (с другой)» [145, 156, 157].

Позже выбранная формулировка (при определении стиля вождения инструкторов) несколько изменилась: «Стиль вождения – это устоявшаяся система способов и приемов осуществления деятельности (вождения), привычно-своеобразное для водителя дорожное поведение (в котором проявляется отношение к другим участникам дорожного движения

в частности и уровень транспортной культуры водителя в целом), предопределяющие уровень безопасности водителя и сами определяемые рядом факторов» [150].

Структурный подход вместо типологического

Для исследования и описания стилей деятельности, стилей управления автомобилем (в советско-российском подходе) и стилей вождения (в западном) традиционно используется типологический подход. Отнесение водителя в определенную типологическую категорию представляется не вполне совершенным не столько с теоретической, сколько с практической точки зрения. Определение стиля вождения водителя само по себе имеет относительную ценность, тогда как измерение и соотнесение отдельных характеристик стиля с факторами, предопределяющими их формирование, одновременно указывает на проблемные аспекты индивидуального стиля водителя и направления для ведения работы по его совершенствованию. Поэтому представляется целесообразным в практических целях использовать структурный подход и представлять стиль вождения через описание ряда характеристик.

Избрав структурный подход к диагностике, измерению и описанию стиля вождения, следует определиться, какие именно характеристики будут измеряться.

Выделение характеристик

Выделение соответствующих характеристик определяется, с одной стороны, проведенным анализом литературы [12, 17–21, 28, 35, 42, 47, 48, 63, 74, 76, 79, 82, 84–86, 88, 104–112, 118, 124–128, 134, 135, 137, 143, 176, 184, 200, 205–207, 214, 220, 222, 227, 244, 272–275] и серией опросов, бесед и пилотажных водителей, с другой, концепцией индивидуальности Б. Г. Ананьева [9–11], исходя из которой следует предполагать, что любые характеристики могут быть по-разному связаны с такими уровнями индивидуальности, как индивидный, личностный, субъектно-деятельностный.

На основе анализа теоретического и контент-анализа литературы были выделены следующие характеристики стиля вождения: *риск – безопасность (склонность к рискованному – безопасному поведению)*, *планирование – импульсивность, отношение к средствам безопасности*, *культура вождения*, *уверенность при парковке.*

Соотнесение характеристик стиля вождения с концепцией индивидуальности Б. Г. Ананьева

Эти характеристики предположительно по-разному завязаны на разные уровни индивидуальности, в связи с чем их следует поделить на две подгруппы: предопределяемые в большей степени на индивидном уровне характеристики стиля вождения – стиль деятельности; предопределяемые на личностном и субъектно-деятельностном уровне – собственно характеристики стиля вождения.

К предопределяемым на индивидном уровне характеристикам стиля вождения следует отнести ядерную (центральную, основополагающую, устойчивую) характеристику стиля вождения – стиль деятельности (планирующий, импульсивный, универсальный (переходный)) как совокупность способов и средств осуществления деятельности по получению и обработке информации.

Стиль деятельности может способствовать компенсации при условной пригодности по определенным качествам (и препятствовать – при стихийном неправильном выборе способов и средств осуществления деятельности).

Стиль деятельности как реализация компенсаторного механизма

Начнем с подхода к вождению как к деятельности (набору деятельностей), лежащей в основе выбора той или иной линии поведения. Рассматривая вождение как деятельность человека-оператора, в первую очередь ориентированную на процесс получения – обработки информации – принятия решения – его осуществления, следует опираться на следующие постулаты:

1. Эффективное исполнение любой деятельности предъявляет определенные требования к ее исполнителю (он должен обладать неким набором свойств: в отношении водителей это некий комплекс и психофизиологических, и личностных качеств) [27, 118, 180, 191, 193].

2. Особое значение эти качества имеют в экстремальных режимах или особых условиях деятельности, когда деятельность вызывает изменения психофизиологического состояния работника.

3. Человек может адаптироваться к деятельности в целом или к определенным ее режимам.

4. Адаптация может осуществляться за счет развития требуемых качеств или их компенсации (восполнения или перекрытия) за счет выбора способов осуществления деятельности [106, 108, 184].

5. Компенсация может происходить за счет формирования определенного стиля деятельности [91, 246].

6. Особенности стиля, в частности, могут проявляться в особенностях работы водителя с необходимой для решения ДС информацией (в соответствии с идеями Е. А. Климова [105, 106]).

7. Работа с информацией может производиться на ориентировочном и на исполнительском этапах деятельности.

Из всего вышесказанного следует, что разные водители ориентировочному и исполнительскому этапам деятельности будут (сознательно или бессознательно, намеренно или стихийно) придавать разное значение, что, в частности, и проявится в соотношении данных компонентов в стиле деятельности конкретного водителя.

Стиль деятельности можно привязывать к этапам деятельности (когда одни этапы относятся к ориентировочной основе, другие – к исполнительской), содержанием считая всю информацию, так или иначе связанную с участием в дорожном движении (в процессе вождения).

Можно привязать стиль деятельности к определенному содержанию деятельности. Стиль деятельности, который будет нами изучаться, связан с содержанием таких подвидов деятельности, выделенных Е. В. Козловым, как: соблюдение ПДД, ориентировка на маршруте (в наибольшей степени), ориентировка на дороге, управление ТС и коммуникативная деятельность (так или иначе).

Уже было показано (в теоретической части), что изучение и запоминание схем ОДД, элементов ДС, знаков, разметки, особенностей дорожного покрытия (все это было выявлено на основе бесед и включенного наблюдения) свойственно осуществлять не всем водителям и что такие особенности (способы) работы с информацией (удержание части необходимой информации в долговременной памяти и использование ее для подготовки к будущим действиям, *планирования* собственных действий при движении на маршруте) могут считаться индивидуальным стилем деятельности водителей.

Таким образом, об измеряемом нами стиле можно сказать, что это стиль многокомпонентной совмещенной деятельности. И по сути он формируется не просто за счет способов и средств работы с информацией,

а за счет перераспределения значения подвидов деятельности внутри вождения.

Стили деятельности могут быть компенсированные-некомпенсированные и компенсирующие и некомпенсирующие. Компенсированный и компенсирующий стили способствуют достижению надежности деятельности и актуальной безопасности. Некомпенсированный и некомпенсирующий – не способствуют надежности и являются потенциально небезопасными.

Кроме того, следует говорить и о том, достигает ли водитель эффективности деятельности, избирая определенный стиль деятельности. И в этом случае соотношение параметров может давать следующие варианты:

Стили деятельности (описание)

1. Безопасный (надежный).

Избыточный: есть полная пригодность водителя к деятельности и сформирован планирующий стиль деятельности.

Со сниженной эффективностью: энергия расходуется на подготовку к маршруту, при том что он может быть безопасно преодолен и за счет психофизиологического соответствия водителя деятельности.

Актуально и потенциально безопасный: ошибок нет в оптимальном режиме и они маловероятны в экстремальном.

2. Безопасный (надежный).

Универсальный: есть полная пригодность и сформирован универсальный стиль (с элементами планирования).

Эффективный: энергия расходуется оптимально.

Актуально и потенциально безопасный: ошибок нет в оптимальном режиме и они маловероятны в экстремальном.

3. Актуально безопасный – потенциально неизвестно.

Компенсирующий: нет полного соответствия по ПВК, есть компенсирующий стиль (планирующий).

Эффективный: планирование, подготовка, прогнозирование снижают затраты, так как профилактируют опасные ситуации, на решение которых требуется стрессовая энергия, которой при развитии таковых может не хватить.

4. Актуально безопасный – потенциально неизвестно.

Компенсированный: полное соответствие требованиям деятельности, импульсивный стиль деятельности со сниженной эффективностью (за счет психофизиологических ресурсов и здоровья водителя).

5. Небезопасный актуально и потенциально.

Некомпенсированный и некомпенсирующий: нет соответствия требованиям деятельности и сформирован импульсивный стиль деятельности.

Неэффективный: затратный и с высокой вероятностью нештатных ситуаций, требующих энергии стрессовой адаптации.

С точки зрения целесообразности и обеспечения безопасности жизнедеятельности наиболее вероятно формирование 2-го, 3-го и 4-го стилей деятельности. Причиной формирования 1-го и 5-го могут стать особые личностные качества, накладывающее на стиль деятельности соответствующие особенности стиля вождения. В первом варианте – сверхпрофессионал, в последнем – неблагополучная личность.

Подходы к конструированию модели дорожного поведения водителя

Создание рабочей модели, описывающей дорожное поведение водителей, было решено осуществить посредством интеграции системного подхода и моделей нескольких типов, которые применяют классически для описания дорожного поведения:

1. Системный подход: при создании моделей ДП в рамках данного подхода следует ориентироваться на такой признак, как разделение факторов на блоки и последующее их объединение при помощи связей [34, с. 21]. Можно воспользоваться и таким определением системы: «Система в системном анализе – это конечное множество функциональных элементов и отношений между ними, выделенное из среды в соответствии с определенной целью в рамках определенного временного интервала» [224].

2. Анализ дорожного поведения как микроситуации: дорожное поведение водителя рассматривается как поведение, «выхваченное» как момент из жизни. Основная работа заключается в структуризации факторов, определяющих поведение человека как субъекта дорожного поведения. Психологические факторы, которые определяют поведение человека и являются составляющими дорожного поведения человека в авторской модели, взяты из работы Кабаченко Т. С. «Методы психологического воздействия» [93, с. 219–220].

Особая роль в регуляции дорожного поведения отведена субъективным моделям действительности (для дорожного поведения более

правильным будет использование термина «субъективные модели дорожных ситуаций»). Данный фактор подразумевает «субъективный образ условий и обстоятельств деятельности». *Субъективная модель дорожных ситуаций (СМДС)* определена как представление о ситуации, базирующееся на реальных, объективно существующих условиях и обстоятельствах деятельности, которые люди с разными индивидуально-типологическими, индивидуально-психологическими и личностными особенностями, а также разным жизненным опытом и профессиональной (образовательной) подготовкой воспринимают различным образом.

3. Выстраивать модели ДП водителя и пешехода представляется наиболее адекватным, опираясь на классическую модель В-А-Д-С [104, с. 18]. Таким образом, можно обозначить те реальные условия и обстоятельства деятельности, которые человек воспринимает, оценивает, учитывает в процессе принятия решения относительно собственного поведения в условиях дорожного движения. Поэтому в описании дорожного поведения весьма логично показать взаимосвязи между информацией о дорожной среде, других участниках ДД, погодных условиях, характеристиках отдельных систем автомобиля и действиями водителей в условиях дорожного движения с учетом обратной связи относительно эффективности и адекватности принимаемых решений и предпринимаемых действий по управлению автомобилем.

Кроме того, для демонстрации значения отдельных психологических факторов в определении дорожного поведения, а также их места на разных этапах осуществления было привлечено описание структуры интеллекта, данное в учебнике «Практическая психология» под редакцией М. К. Тутушкиной [210, с. 65].

На основе данной схемы (рис. 3) дорожное поведение человека рассматривается как поэтапное интеллектуальное приспособление к ситуациям дорожного движения.

Дорожное поведение основывается на интеллектуальном приспособлении участников ДД к реально существующим и представляемым ими компонентам дорожных ситуаций. И в этом отношении процесс адаптации включает последовательно-взаимосвязанную работу таких блоков, как системы психических процессов, оценки ситуации, принятия решения и регуляции поведения.

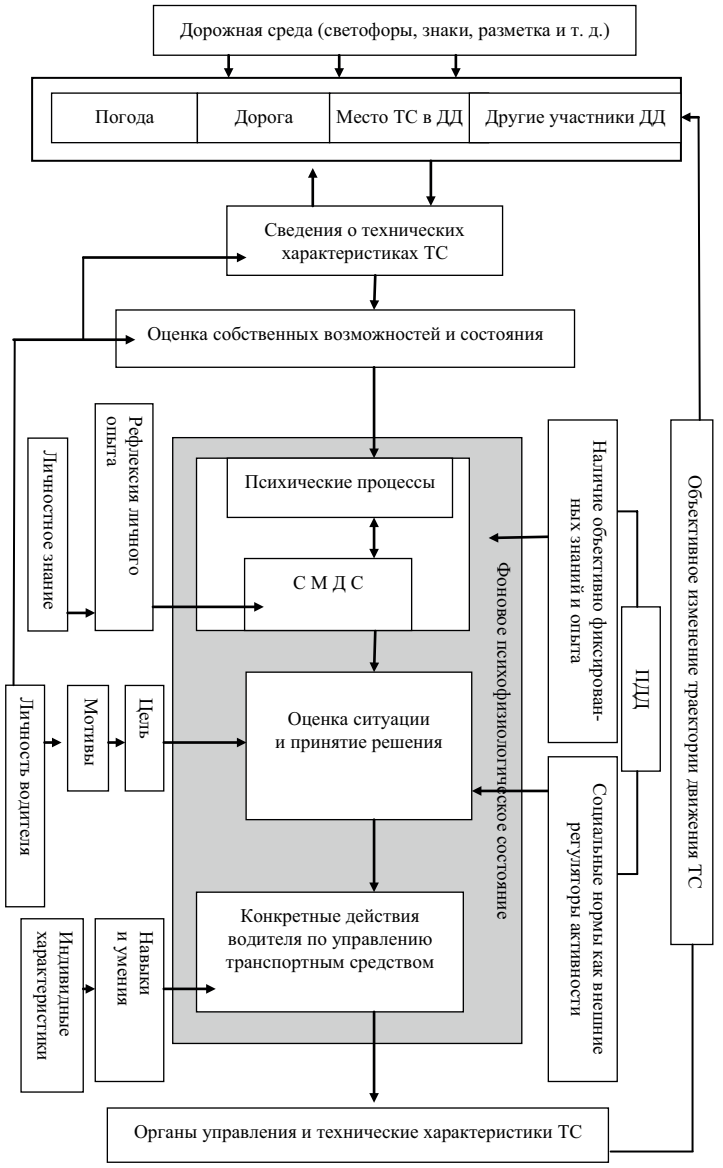


Рис. 3. Универсальная модель дорожного поведения водителя

Дорожное поведение (как и поведение в любых других условиях) определяется следующими факторами:

- источники активности (мотивы, подчиняясь которым человек вынужден участвовать в том или ином наборе дорожных ситуаций в той или иной роли, оценивать эти ситуации и принимать решения, в ряде случаев противоречащие объективной информации о дорожной обстановке);
- регуляторы активности (прежде всего социальные нормы, правила, традиции, в том числе законодательно закрепленные), фоновые психофизиологические состояния, субъективные модели действительности.

Анализ дорожного поведения участников ДД с позиций концепции индивидуальности позволяет подчеркнуть следующее: принятие решение в ДС определяется не только конкретными знаниями, навыками и умениями, но и личностными особенностями самих участников, так как ими, прежде всего, определяются мотивы и цели участия в ДД. Исполнение участниками ДД принятых решений существенно зависит от индивидных характеристик (в частности, от двигательных способностей).

Особое внимание при использовании предлагаемой модели имеет смысл обратить на такие факторы, определяющие ДП, как субъективные модели действительности и регуляторы активности (как в наименьшей степени изученнные и неэффективно используемые в практике обеспечения безопасности дорожного движения в России).

В частности, важно проанализировать роль личностного (неявного) знания в регуляции дорожного поведения, а также способности к рефлексии и уровня развития рефлексивного механизма в целом, что тесно связано с личным опытом конкретного человека, его личностными свойствами.

В отношении регуляторов активности следует подчеркнуть тот факт, что обучение по стандартной программе не всегда обеспечивает «стандартное» же прочтение дорожной ситуации (конкретный участник ДД может элементарно не знать определенного правила), и в то же время конкретные знания, навыки и умения срабатывают как определенные установки для поиска и анализа соответствующей информации. При принятии решений и их осуществлении важную роль играют социальные стереотипы, которые сформированы у человека в отношении ПДД. В частности, может существовать четыре типа установки в отношении знания и соблюдения ПДД самим человеком и другими участниками ДД, а именно: «Я знаю и соблюдаю, и все это делают», «Я не знаю и не соблюдаю,

и никто не соблюдает», «Я соблюдаю, другие не соблюдают», «Я не соблюдаю, остальные соблюдают». Несомненно, наиболее безопасным вариантом является сочетание «Я соблюдаю, остальные не соблюдают». В этом случае человек сам демонстрирует однозначно читаемое дорожное поведение, одновременно прогнозируя ошибки или намеренные нарушения ПДД другими участниками, оказываясь тем самым готовым отреагировать адекватным образом на возникающие угрозы.

Предопределяемые на личностном и субъектно-деятельностном уровне характеристики стиля вождения

В отличие от стиля деятельности остальные характеристики стиля вождения (безопасность – риск, отношение к средствам безопасности, культура вождения, уверенность при парковке) в первую очередь являются показателями транспортной культуры (ТК), проявляющимися в дорожно-транспортных ситуациях (ДТС), в дорожной среде (ДС) и вне их, в ситуациях, ограниченных ПДД и не рассматриваемых в ПДД, определяются целым комплексом факторов: личностных и субъектно-деятельностных; могут меняться в связи с подготовкой, коррекцией, воспитанием, изменением общей транспортной культуры в конкретном сообществе.

Стиль деятельности, являясь базой стиля вождения, тесно переплетен с остальными характеристиками стиля. Предопределение влияния отдельных характеристик на безопасность (аварийность) водителя зависит от того, достиг ли водитель уровня развития субъекта деятельности (так как освоение и проявление элементов культуры наиболее показательно на субъектно-деятельностном уровне[1]).

Факторы, предопределяющие стиль вождения

Факторы, определяющие стиль вождения (рис. 4), предлагается условно разделить на две категории: переменные и устойчивые (стабильные). К переменным факторам, предопределяющим стиль вождения, относятся:

- автомобиль: технические характеристики (мощность двигателя, время разгона до 100 км/ч, оборудованность средствами активной и пассивной безопасности) и техническое состояние автомобиля

[1] Абульханова-Славская К. А. Стратегия жизни / К. А. Абульханова-Славская. М. : Мысль, 1990. 300 с.

(исправность – неисправность), а также (с социальной точки зрения) – класс автомобиля, его престижность (определяемая маркой, моделью, стоимостью ТС и т. д.);

• подготовка водителя (в теоретическом и в техническом (практическом) отношении);

• социальные регуляторы (сюда отнесены как существующие законодательные ограничения, так и сложившиеся нормы дорожного поведения, на которые в конкретный социально-экономический момент времени ориентировано общество (уровень транспортной культуры или культуры вождения), так как непосредственное поведение других участников дорожного движения может влиять на принятие водителем решений и их осуществление).

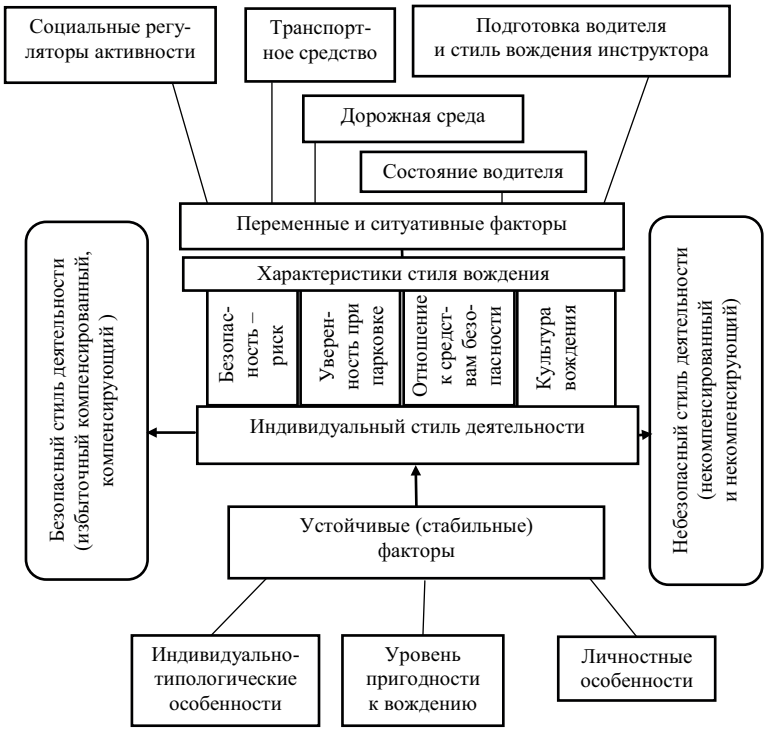


Рис. 4. Модель стиля вождения

Можно говорить об особой группе ситуативных факторов (внутри переменных). В эту группу следовало бы отнести дорожные условия, особенности дорожного покрытия, наличие – отсутствие населенных пунктов, погодные условия, психофизиологическое состояние водителя. Данная группа факторов определяет не стиль водителя в общем, а скорее предопределяет набор стилей, которыми гипотетически может обладать водитель, проживающий в конкретном регионе (например, городской и загородный стиль, стиль движения по ровной шоссейной или грунтовой разбитой дороге и т. д.). Эти ситуативно «запускаемые» стили включают в себя определенные наборы характеристик, о которых будет сказано в другой работе.

К стабильным (устойчивым) факторам следует отнести:

• индивидуально-типологические свойства;

• уровень пригодности к управлению транспортным средством (прежде всего в психофизиологическом отношении);

• личностные (в первую очередь характерологические) особенности водителя и источники активности (мотивационно-волевая сфера).

Индивидно-типологические свойства и уровень пригодности влияют как на формирование субъективных моделей дорожных ситуаций, возникающих у водителя, так и на активизацию динамических стереотипов.

В то же время один и тот же маневр может осуществляться или не осуществляться водителем по разным причинам, например, отказ от обгона в конкретной ситуации может происходить:

• из-за низкой мощности ТС (в то время как времени для опережения другого автомобиля, исходя из дорожной ситуации, объективно мало);

• из-за склонности водителя к нерискованному поведению и соблюдению ПДД (что исключает данный маневр при соответствующем знаке или разметке или при субъективной недооценке имеющегося для маневра времени);

• из-за недостаточной подготовленности водителя (неумении правильно пользоваться коробкой переключения передач, что увеличивает время обгона и делает маневр более опасным);

• из-за недостаточно развитого чувства габаритов (что обусловлено неполной пригодностью водителя и (или) его недостаточной переподготовкой в данном отношении).

Выводы

Выработка определенных способов и средств осуществления деятельности, привычка их использовать при вождении в определенной степени предопределяют цели и задачи, которые водитель может преследовать на осознанном или неосознанном уровне, принимая участие в дорожном движении.

Способы и средства, которые использует водитель для осуществления деятельности, зависят как от его внутреннего потенциала (уровня пригодности к данному виду деятельности), так и от целей и задач, которые он сознательно ставит перед собой, или от актуализированных у него в данный момент потребностей (исходя из личностных особенностей, ценностей, приоритетов, установок). Таким образом, стиль вождения есть неразрывное единство способов, средств осуществления деятельности по управлению автомобилем в условиях дорожного движения, а также личностных установок и привычек водителя.

Отталкиваясь от деятельностного подхода, можно говорить, что в стиле вождения личность особенно ярко проявляется как «внутреннее условие… и продукт деятельности» [141, с. 48 (Леонтьев А. Н. Деятельность и личность. Вопросы философии. № 4. 1974)], однако более правильно анализировать такое явление, как «стиль вождения», рассматривая социотехническую систему в целом [100], включая в нее не только личностный, но и управленческий фактор.

Выводы по разделам 1.1 и 1.2

1. Вождение как процесс следует рассматривать как деятельность, поведение, общение.

2. Вождение как деятельность является многокомпонентной совмещенной, включающей в себя шесть подвидов деятельности, к каждому из которых кандидата в водители следует готовить.

3. Кандидат в водители может в разной степени соответствовать требованиям отдельных подвидов водительской деятельности.

4. Неполное соответствие требованиям отдельных подвидов деятельности водителя можно в определенной степени компенсировать.

5. Адаптация и подготовка водителя к вождению должна способствовать компенсации (восполнению или перекрытию неполной (условной) пригодности водителя к конкретному подвиду деятельности).

6. Вождение является поведением человека в условиях дорожной среды в процессе участия в дорожном движении в качестве водителя, которое регулируется не только определенными социальными нормами и стереотипами, но и личностными особенностями водителя, его мотивационно-волевой сферой, влияющими на принятие им решений не только на сознательном, но и на бессознательном уровне.

7. Дорожное поведение водителя может быть как безопасным, так и опасным; рискованным и нерискованным.

8. Дорожное поведение водителя определяется:
- биологическими факторами (гормональным статусом);
- психологическими особенностями личности;
- социальными факторами (регуляторами активности).

9. Сочетание способов осуществления деятельности, манеры дорожного поведения и типичных эмоций водителя – есть его стиль вождения.

10. Для описания и диагностики стиля вождения адекватно использовать (помимо типологического) структурный подход, в рамках которого будут выделяться пять характеристик стиля вождения.

11. Стиль вождения водителя – отражение, с одной стороны, транспортной культуры общества, с другой, степени адаптации (адаптированности) водителя в обществе в целом и к процессу вождения в частности.

12. Поскольку дорожное поведение – это поведение, регулируемое в том числе личностными факторами, то нужно подробно, детально изучить связи между личностными качествами и свойствами и характеристиками стиля вождения.

13. Отдельного внимания заслуживают типичные эмоции, переживаемые водителем в процессе вождения, которые могут быть важным диагностическим признаком степени адаптированности водителя к процессу вождения.

14. Исследование причин неадаптированности водителя к процессу вождения имеет важное значение для разработки мероприятий, направленных на обеспечение безопасного вождения и безопасности дорожного движения в целом.

1.3. Факторы, влияющие на адаптацию к обучению вождению и эффективность подготовки водителей

Под адаптацией будет подразумеваться «процесс установления оптимального соответствия личности и окружающей среды в процессе

вождения, который позволяет индивидууму удовлетворять актуальные потребности и реализовывать связанные с ними значимые цели (при сохранении психического и физического здоровья), обеспечивая в то же время соответствие психической деятельности человека, его поведения требованиям среды» [Ф. Б. Березин, 1988].

На адаптацию к обучению вождению (как и на адаптацию к любому другому процессу или ситуации) могут влиять следующие факторы:

- время, отведенное на адаптацию (в этом смысле раздвижение временных рамок для обучения вождению может играть свою роль);
- условия адаптации (прежде всего это организация учебного процесса и образовательной среды);
- личностные особенности кандидата в водители (люди с разными социально-психологическими характеристиками по-разному приспосабливаются к новым условиям жизнедеятельности, тем более в рамках учебного процесса, предъявляющего подчас особые требования к интеллектуальным показателям).

Особенности адаптации к обучению вождению также связаны с индивидуальным характером обучения практическому вождению автомобиля, в связи с которым приспособление, подстройка участников учебного процесса друг к другу приобретает колоссальное значение.

Факторы, которые могут иметь влияние на адаптацию к вождению и эффективность подготовки водителей в целом, можно на основе традиционного подхода разделить на две относительно самостоятельные категории: организационные и психологические.

Организация безопасности дорожного движения (ОБДД) и дорожное поведение учащихся автошкол и начинающих водителей взаимосвязаны. С одной стороны, приемы и средства организации безопасности дорожного движения призваны облегчить условия обучения вождению, в то же время поведение учеников и начинающих водителей влияет на уровень БДД в целом.

Связи между организацией дорожного движения и психологией так же тесны, как и между психологией и педагогикой. Психология выявляет закономерности функционирования психики (в данном случае в процессе автовождения). Педагогика использует выявленные закономерности при осуществлении воспитания и обучения подрастающего поколения при его адаптации к жизни в обществе в конкретных социально экономических условиях (применительно к психологии вождения при адаптации кандидата в водители к «жизни на дороге»).

Работоспособность факторов, используемых при организации и обеспечении безопасности ДД, определяется не только точностью используемых математических моделей и технико-экономическими показателями. Так, отдельные мероприятия (например, введение штрафов), призванные на службу для обеспечения безопасности ДД, не работают в полную силу именно из-за недостаточной проработанности с позиций психологической науки.

К факторам, в большей степени носящим организационный характер, следует отнести, например, такие как:

- изменение ПДД (снижение скорости движения в населенных пунктах до 50 км/ч в ЕС, обязательное применение ближнего света фар в светлое время суток, обязательное применение детских удерживающих устройств);
- изменение конструкции автомобиля (передача функций водителя автоматизированным, автоматическим системам: круиз-контроль; технологии Blue Eyes (данная система регистрирует движения глаза водителя и частоту моргания, инфракрасная камера следит за положением глаз, способна подавать сигнал тревоги в том случае, если водитель заснул), парковочный радар (позволяет измерять расстояния до препятствия с помощью ультразвукового сигнала);
- совершенствование дорожного покрытия (новые технологии укладки дорожной одежды, применение усовершенствованных дорожных материалов);
- изменение технических средств системы управления (усовершенствование светофоров антибликовыми стеклами, звуком для глухих, табло, показывающими время до смены сигнала; система глобального мониторинга на дорогах на основе систем видеонаблюдения (современные системы управления дорожным движением могут анализировать трафик на дорогах, распознавать различные виды ТС, определяя номерные знаки, цвет ТС, и сравнивать их с имеющимися в базе данных, например, угона)).

К факторам, носящим в полной мере психологический характер, следует отнести:

- соответствие участников дорожного движения (прежде всего водителей) по психофизиологическим и социальным характеристикам требованиям, предъявляемым к их психике со стороны процесса вождения (о пешеходах в этом ключе вопрос не ставится, так как в качестве

пешеходов в дорожном движении могут участвовать все граждане, независимо от их психофизиологических и личностных особенностей);

- подготовка разных категорий участников дорожного движения.

Подготовка водителей происходит в рамках учебного процесса, в связи с чем его эффективность определяется эффективностью всех участников и компонентов учебного процесса, а именно содержанием, методами, средствами, методикой и технологией обучения, индивидуально-психологическими особенностями обучаемого и обучающего.

Фокусируясь на вопросах подготовки участников дорожного движения (а именно – водителей), следует обозначить те, которые оказываются неучтенными в современных условиях.

Рассуждая о подготовке водителей, следует отметить, что подготовка (даже профессиональная) (исходя из анализа программ и методики обучения) в основном сводится к формированию определенных знаний, навыков, умений водителя на выходе (что отмечено в стандартах подготовки водителей), однако соответствие кандидатов в водители требованиям предстоящей учебной деятельности (и тем более водительской), готовность абитуриентов на входе к процессу обучения (обозначаемая нами как адаптированность к участию в дорожном движении) также не оцениваются и учитываются (формально) ни в процессе обучения, ни при проектировании учебных программ.

Индивидуально-психологические особенности обучаемых и обучающих никоим образом не учитываются ни на входе в учебный процесс, ни при его организации, ни на его выходе, что существенно сужает возможности повышения его эффективности.

Следующим психологическим фактором, не учитываемым при проведении подготовки водителей и способным оказать существенное влияние на эффективность таковой, является совместимость пар инструктор – ученик (значимость этого фактора определяется индивидуальным характером обучения практическому вождению).

Наконец, особый психологический характер самого вождения (как процесса, интегрирующего в себе деятельность, поведение и общение) лишь частично учитывается в содержании учебных программ.

Подробному изучению перечисленных аспектов адаптации к обучению и подготовки водителей с психологической точки зрения посвящены разделы 1.4, 1.5, 1.6 данной главы.

1.4. Психологические особенности водителя с высоким уровнем надежности деятельности. Выбор критериев для ведения психодиагностики кандидатов в водители. Проблемы адаптации к процессу вождения

Статистический портрет и психологический портрет идеального (безаварийного) водителя

Начнем теоретическую работу по формированию «портрета» водителя не с психологического описания, а отталкиваясь от статистических данных (прежде всего биографических сведений о водителях, имеющих разный индекс аварийности). В качестве основы возьмем работу А. Бонна [30, с. 3–15], где он описывает французского «идеального водителя»:

- пол (мужской);
- возраст (35–45 лет);
- хорошее здоровье;
- хорошее зрение;
- знание ПДД;
- дисциплинированность;
- бесконфликтность;
- служба в армии;
- наличие семьи.

Дадим пояснения к отдельным характеристикам «идеального» водителя.

Мужчины чаще создают предаварийные ситуации, но и легче выходят из них (гендерные особенности) [124, 126–128, 283, 284, 289].

В отношении возраста – можно и согласиться, и высказать определенные сомнения. В плане скорости психофизиологических реакций, несомненно, в преимущественном положении будут находиться более молодые водители [51, 89, 152]. С точки зрения проявления большей ответственности к профессиональной деятельности, более легкой переносимости монотонии (что немаловажно в условиях дорожного движения: нередко именно непереносимость монотонии, развивающееся психическое пресыщение провоцируют водителя на нарушения ПДД, такие как: движение задним ходом по КАД, объезд пробки по тротуарам и т. д.) в преимущественном положении находятся водители более зрелого

возраста. Возраст 30–45 лет – некий компромисс при выборе между молодыми и более быстрыми (в плане психофизиологических реакций) водителями и зрелыми, опытными, но более медленными.

Однако, если рассматривать границы безопасного возраста водителя в соответствии с данными, представленными в работе [236, с. 124–125], то мы видим, что для водителей-мужчин безопасный возраст начинается только после 43 (для профессионалов, правда, верхняя граница около 53), тогда как для женщин безопасный возраст начинается с 26, но и заканчивается на несколько лет раньше, чем у мужчин.

«Число ДТП зависит от вида и пола водителей и может быть различным». В табл. 7, представленной в [236, с. 124–125], приведены соответствующие данные для минимума, из которых можно заключить, что нижняя граница возраста водителей-мужчин 26–34 года, для женщин безопасный возраст наступает уже с 23–27 лет. Возраст, когда число ДТП достигает минимума, наступает сравнительно поздно и составляет 45–53 года у мужчин и 36–43 года у женщин. Это совпадает с наблюдаемым на практике возрастом наиболее надежных и безопасных водителей.

Дисциплинированность. Данная характеристика как личностное свойство признается ПВК для водителя многими исследователями (например, [219]).

Бесконфликтность. По поводу бесконфликтности ситуация не вполне однозначная. Если обратиться к данным исследований, приведенным в монографии Д. Клебельсберга [104], то однозначных связей между агрессивностью человека (несомненно, располагающей к формированию конфликтных ситуаций) в личной, обыденной жизни и поведением на дороге не установлено [104, с. 106]. В то же время в монографии В. М. Курганова [135, с. 111–112] приводятся сведения относительно большей аварийности водителей с возбудимой акцентуацией характера (как раз склонных к ярким проявлениям гнева, агрессии и конфликтности). Данный фактор мы намерены более подробно рассмотреть в главе, посвященной анализу причин агрессивного поведения водителей, опираясь на проведенные нами теоретическое (на основе изучения западных материалов) и собственные эмпирические исследования.

Служба в армии – способность нести службу в армии, беспрекословно подчиняться приказам – может служить определенным залогом законопослушности и, как следствие, большей надежности водителя.

Наличие семьи, жены, детей. Опрос водителей, выбравших в качестве профессиональной карьеры деятельность мастера по практическому

обучению вождению, позволяет подтвердить статистические данные А. Бонна [30, с. 3–10]. Большинство обучаемых (по опросам) действительно состоит в законном или гражданском браке, а в том случае, если недавно состоялся развод, то заключение нового брака уже планируется. Склонность человека (мужчины) иметь семью, состоять в браке может являться определенным признаком его социальной зрелости, ответственности.

Психологический портрет профессионального водителя (теоретический обзор работ иностранных, советских и российских исследователей)

Профессия водителя относится к профессиям первого рода, где цена ошибки (моральная и материальная) достаточно высока [27, 35, 36, 45, 173, 193]. Поэтому продолжительное время в нашей стране проводился психологический отбор кандидатов в водители. На данный момент процедура отбора касается только водителей спецтранспорта и спортсменов. Однако критерии, по которым проводился и проводится отбор, заслуживают подробного изучения прежде всего для того, чтобы иметь представление, какие профессионально важные качества нужны водителю, и создавать программы по их развитию или компенсации.

Проведем обзор работ разных лет, в которых приводились данные эмпирических и теоретических исследований профессионально важных качеств водителей, их описание, а также подбор методов и методик для оценки этих свойств. Начнем с довольно старого издания [206], в котором в свое время были представлены результаты научных исследований по транспортной психологи ученых разных стран. Несмотря на то, что в определенной степени условия, в которых осуществляют деятельность водители, претерпели определенные изменения (прежде всего это изменения в уровне автомобилизации в разных странах, технические возможности транспортных средств, изменения в дорожной среде и т. д.), однако самые общие требования к человеку-оператору, сформулированные еще Г. Мюнстенбергом [180], по-прежнему справедливы.

Итак, в работе польских исследователей [293] выделены следующие важнейшие функции водителя:

- быстрота и постоянство реакций;
- видение в сумерках и чувствительность к ослеплению;

- оценка скорости движения;
- пространственное восприятие;
- способность к различению силы нажатия на рычаги и педали, а также точность движений;
- различение цветов;
- техническая сообразительность;
- зрительно-слуховая координация.

Югославские исследователи [294] выделяют несколько иные характеристики, а именно:

- личностные качества, среди которых важнейшее – сознательность водителя;
- концентрация внимания;
- время реакции;
- перцептивная бдительность;
- острота зрения;
- координация движений;
- острота зрения и цветоразличение.

В книге чехословацких исследователей [292] были выделены и рассмотрены с привлечением ряда экспериментальных данных следующие характеристики водителей:

- психомоторные процессы (зрительное восприятие, слуховое восприятие, внимание, опыт);
- личность (возраст и опыт, эмоции, характер, тип высшей нервной деятельности, нервно-психические отклонения).

Авторы приводят профессиограмму водителя, исходя из деления на группы психических и психофизиологических характеристик.

Выделены четыре группы видов ощущений в зависимости от их значимости для деятельности водителей, в частности:

- зрительные ощущения (острота зрения, поле зрения, устойчивость к ослеплению, быстрота восстановления после ослепления);
- кожные и суставно-мышечные ощущения (информация о размахе движений и усилиях, которые необходимо прикладывать к рычагам);
- ощущения равновесия, ускорения и вибрационные ощущения;
- слуховые ощущения (острота слуха, распознавание тембральных характеристик, локализация звуков).

Важное значение имеет также статический и динамический глазомер, оперативное мышление, общие характеристики реакций и их

комплексов (правильность, скорость и точность реакций, их вариативность и стабильность, а также переключаемость реакций), внимание (распределение, переключение, устойчивость и концентрация).

В плане эмоционально-волевой сферы наиважнейшую роль играют эмоциональная стабильность (устойчивость), особенности волевой сферы, обеспечивающие способность водителя правильно, быстро и точно действовать в аварийных ситуациях.

Эмоциональная устойчивость – характеристика, которая многими исследователями относится в категорию ПВК. Эмоциональная устойчивость занимает особое положение среди разных видов устойчивости, так как, с одной стороны, исследователи связывают ее с тревожностью и типом темперамента человека, с другой, объединяя с другими свойствами (в том числе волевыми и мотивационными), определяют как системное ПВК для целого ряда профессий (прежде всего операторского типа) [1, 2, 61, 78, 167, 168, 170–172, 174, 175]. Рассмотрим подробнее механизмы, обеспечивающие устойчивость на разных уровнях индивидуальности (исходя из концепции индивидуальности Б. Г. Ананьева).

Эмоциональная и психологическая и профессиональная устойчивость водителя

Устойчивость в психологии

Обращаясь к изучению устойчивости в рамках психологической науки, разные авторы определяют данное понятие применительно к разным уровням индивидуальности. Если исходить из концепции индивидуальности Б. Г. Ананьева [9, 10, 11], то можно рассматривать устойчивость на трех уровнях:

- индивидном (на этом уровне следует рассматривать такие свойства, как уравновешенность нервных процессов, предопределяющую (в свою очередь) стрессоустойчивость индивида, а также помехоустойчивость (так как данное качество также предопределяется типологическими свойствами нервной системы, то есть индивидными); к этому же уровню следует отнести нервно-психическую устойчивость);
- личностном (здесь можно различать нравственную и психологическую устойчивость, а также можно говорить о мотивационной устойчивости);
- субъектно-деятельностном (на этом уровне имеет смысл оценивать профессиональную психологическую устойчивость

и профессиональную, а также определенным образом разводить устойчивость и стабильность деятельности, надежность деятельности, продуктивность, эффективность).

Устойчивость на индивидном уровне

Ведя речь о психологическом отборе водителей, особое внимание следует обратить на устойчивость, проявляющуюся на индивидном уровне, так как изменчивость ее весьма относительна.

В первую очередь необходимо провести параллель между терминами устойчивость и уравновешенность. На индивидном уровне речь может идти об уравновешенности нервных процессов, о которой писал еще И. П. Павлов, подразумевая под ней равность по силе возбуждения и торможения [56, с. 375–376], впоследствии заменив оценку уравновешенности сравнением скорости выработки положительных и отрицательных условных рефлексов.

Уравновешенность – прежде всего термин психофизиологический, имеющий отношение к работе нервных клеток. Уравновешенность нервных процессов предопределяет устойчивость индивида к различным возмущающим факторам, в связи с чем представителям определенного типа нервной системы (уравновешенного) легче проявлять устойчивость к стрессогенным факторам, то есть стрессоустойчивость [169, с. 117–121].

В психологии (и даже раньше в психофизиологии) термин «устойчивость» в первую очередь «всплыл» внутри такого термина, как «помехоустойчивость» [54]. Особое значение данное качество имеет в операторских видах профессий, где крайне важно вовремя реагировать на полезные сигналы, а раздражители, имеющие сходные (близкие к ним) характеристики, но отличное от них (неполезное для решения профессиональных задач) содержание, не замечать, не реагировать на них.

Помехоустойчивость (оператора) зависит от индивидно-типологических свойств человека-оператора [169]: люди со слабой нервной системой по возбуждению менее помехоустойчивы. Данное качество не является ПВК для того типа профессий, с которым мы будем иметь дело в нашем исследовании: для инженера помехоустойчивость вторична, ее недостаток может быть скомпенсирован правильно организованной производственной средой.

Можно встретить слово «устойчивость» в таких словосочетаниях, как «эмоциональная устойчивость» (ЭУ) и «эмоционально-волевая устойчивость».

Эмоциональную устойчивость в рамках структурного подхода к изучению темперамента считают одной из его характеристик. Соединяя концепции К. Юнга[2] (К. Юнг «Аналитическая психология»), выделявшего экстравертированную и интровертированную установки, а также подход Г. Айзенка к диагностике типов темперамента [213, с. 5], эмоционально устойчивыми считают представителей флегматического и сангвинического темперамента, а неустойчивыми – представителей меланхолического и холерического соответственно. «Эмоциональная устойчивость значимо связана с типологическими чертами личности, нейротизмом и опосредовано с тревожностью, что подчеркивает определенную природную обусловленность данного субфактора выгорания» [37, с. 24].

Эмоциональная устойчивость имеет значение не только для людей, работающих в социотехнических системах, но и при вступлении в обычное социальное взаимодействие: переживания, быстрее и легче захватывающие эмоционально неустойчивого человека, снижают его возможности в плане влияния и противостояния влиянию. Выраженная эмоциональная неустойчивость (по нашему мнению) может повышать психофизиологическую цену деятельности (что доказывает наличие связи между эмоциональной неустойчивостью и выгоранием), особенно в тех случаях, когда в ней выражен социальный компонент: то есть достижение целей деятельности невозможно без вступления в контакт и взаимодействия с другими людьми.

Эмоциональная устойчивость считается также ПВК человека-оператора, есть большое количество работ, посвященных и описанию и диагностике данного свойства, и изучению его влияния на результаты деятельности [1, 2, 52, 61, 78, 167–175, 199, 257].

Проблемой эмоциональной устойчивости занимался В. Л. Марищук [167]. В. Л. Марищук дал широкое определение эмоциональной устойчивости: «Способность управлять эмоциями, сохранять высокую профессиональную работоспособность, осуществлять сложную или опасную деятельность без напряженности, несмотря на эмоциогенное воздействие» [110, с. 3].

В. Э. Мильман определяет ЭУ как адекватность эмоциональной оценки ситуации и соразмерность эмоциональных реакций [174].

[2] Юнг. К. Г. Психологические типы / К. Г. Юнг. М. : Университетская книга, 1996. 716 с.

А. Я. Чебыкин рассматривает эмоциональную устойчивость как совокупность психических качеств, предопределяющих успешность деятельности в сложных эмоциогенных условиях [257].

Е. А. Милерян считает, что в основе эмоциональной устойчивости оператора лежит, с одной стороны, невосприимчивость к эмоциогенным факторам, оказывающим отрицательное воздействие на индивидуума, а с другой, способность контролировать, сдерживать и управлять возникающими эмоциями, обеспечивая тем самым успешное выполнение необходимых действий [172].

К. К. Платонов подчеркивает, что «способность успешно работать в сложных эмотивных условиях» может зависеть еще и от субъективной сложности той ситуации, в которой оказывается специалист, ЭУ которого обсуждается [199, с. 107].

Наконец, П. Б. Зильберман называет ЭУ интегративное свойство личности, характеризующееся таким взаимодействием эмоциональных, волевых, интеллектуальных и мотивационных компонентов психической деятельности индивидуума, которое обеспечивает оптимальное успешное достижение цели деятельности в сложной эмотивной обстановке [78]. То есть данное свойство рассматривается сразу на трех уровнях: индивидном (когда речь идет об особенностях эмоциональных реакций), на личностном (когда рассматривается «субъективный», то есть личностно определяемый компонент эмоционального отклика), наконец, на субъектно-деятельностном (когда речь идет о соотношении разных компонентов деятельности, обеспечивающих достижение цели). Фактически определение, данное П. Б. Зильберманом, объединяет все три уровня.

Интегрируя приведенные выше соображения разных авторов относительно эмоциональной устойчивости и рассматривая ее гипотетическое значение для различных специализаций в рамках водительской профессии, можно сделать следующие выводы:

1) психофизиологическая цена деятельности при обладании эмоциональной устойчивостью значимо меньше (это ясно, например, уже из определения Е. А. Милеряна, так как отсутствие негативных эмоциональных переживаний само по себе сохраняет силы), что предопределяет положительный прогноз в отношении профессиональной устойчивости эмоционально стабильных водителей. Кроме того, по мнению Е. А. Милеряна, «эмоциональная устойчивость уменьшает отрицательное воздействие сильных эмоциональных воздействий, предупреждает

крайний стресс, способствует проявлению готовности к действиям в напряженной ситуации» [172, с. 108];

2) анализируя значимость эмоциональной устойчивости как фактора, предопределяющего надежность и безопасность деятельности для всех групп водителей, нужно отметить особую важность ее для группы мастеров производственного обучения. Специфика данной социотехнической профессии предъявляет требования по эмоциональной устойчивости к данной группе лиц в двукратном размере: инструкторы должны быть эмоционально устойчивы и как водители, и как педагоги.

Личностные характеристики водителя

К личностным характеристикам, необходимым водителю, чехословацкие авторы относят [292]:

- «отношение к работе, интерес к ней, точность, аккуратность, чувство ответственности, дисциплинированность, трудолюбие;
- отношение к другим лицам (коллективизм, чуткость, вежливость, гуманность, скромность);
- отношение к себе (самооценка), скромность, самокритичность, способность правильно, объективно оценивать свое поведение».

Анализируя требования деятельности к личности водителя, следует говорить о том, что водитель (тем более мастер производственного обучения) должен обладать таким системным свойством, как психологическая устойчивость личности.

В. Л. Куликов, обращаясь к словарю А. Ребера, отсылает к пониманию устойчивости как предсказуемости поведения [85, с. 88], подчеркивая, что «неустойчивый индивид демонстрирует беспорядочные и непредсказуемые модели поведения, а также склонный демонстрировать невротические, психотические и просто опасные для других модели поведения».

Психологическая устойчивость личности, по мнению В. Л. Куликова, включает три компонента [133, с. 89–90]:

- стойкость, стабильность;
- уравновешенность;
- сопротивляемость.

Под стойкостью подразумевается способность противостоять трудностям, сохранять веру в ситуациях фрустрации и постоянный (достаточно высокий) уровень настроения.

Сталкиваясь с термином «уравновешенность» в работе В. Л. Куликова, мы получаем его новую интерпретацию (на личностном уровне): это соразмерность силы реагирования, активности поведения силе раздражителя, значению события (величине отрицательных или положительных последствий, к которым он может привести) [85, с. 89–90]. «Уравновешенность как составляющая психологической устойчивости проявляется в способности минимизировать негативное влияние субъективной составляющей в возникновении напряжения, в способности удерживать напряжение в приемлемых пределах» [85, с. 91].

Говоря о психологической устойчивости личности и таком ее компоненте, как уравновешенность, В. Л. Куликов подчеркивает роль именно субъективной составляющей в установлении соответствия между стимулом и ответной на него реакцией. Значение этого фактора трудно переоценить, так как именно снижение личностной значимости отдельных событий может позволить в определенной степени компенсировать природную эмоциональную неустойчивость индивида.

Значимость психологической устойчивости личности для водителей и для мастеров производственного обучения, в частности, обусловливается вероятностью развития зависимостей (в той или иной форме) у лиц со сниженной психологической устойчивостью. Наиболее неблагоприятным вариантом для водителей является формирование той или иной формы химической зависимости, что повышает вероятность управления транспортным средством в неадекватном психофизиологическом состоянии и вероятность попадания в ДТП такого водителя соответственно.

Субъектно-деятельностный уровень. Профессиональная устойчивость

Вспоминая о том, что группы водителей при подготовке имеет смысл разделять на такие подгруппы, как профессионалы и любители (работающие и не работающие по найму соответственно), имеет смысл рассуждать и о таком виде устойчивости, как профессиональная устойчивость.

Под профессиональной устойчивостью разные авторы подразумевают:

- свойство личности, в котором проявляется интенсивность, действенность и устойчивость профессиональной направленности [199, К. К. Платонов];

- способность сохранять профессиональный потенциал при смене места работы или организации, а также обеспечивать сохранение способности и интереса к работе на одном и том же месте [136].

Ю. К. Стрелков [241, с. 206] предлагает перевести рассмотрение профессиональной устойчивости на личностный уровень и «рассматривать устойчивость как сложное свойство, как результат тонкой и сложной координации психических и личностных процессов. Большая роль в механизме устойчивости предназначается профессионально-важным качествам».

В целом (как пишет Ю. К. Стрелков [241]) взаимосвязь между психическими и личностными свойствами выражается в понятии «профессиональная устойчивость» личности специалиста. Категория профессиональной устойчивости включает в себя эмоциональную, эмоционально-волевую, нравственную, психическую устойчивость. Все эти понятия сочетаются между собой, а понятие профессиональной устойчивости шире и является (для них) обобщающим понятием в любой профессиональной деятельности.

Обобщая вышеперечисленные подходы, говоря о профессиональной устойчивости водителей, можно определить ее как системное свойство субъекта деятельности, обеспечивающее сохранность приверженности человека определенной профессии и связанное с его стабильной успешностью в избранном виде профессиональной деятельности.

Критерии оценки психологической и психофизиологической профессиональной пригодности водителей

Оценка пригодности по психофизиологическим параметрам в соответствии с рекомендациями, сформулированными НИИ профтехобразования [219], приводится в табл. 5 и 6.

0 очков – при попадании в область непригодности, 1 очко – в область условной пригодности, 2 очка – при попадании в область пригодности. Интерпретацию факторов и стандартизированный вариант опросника Кеттела можно найти в книге А. Н. Капустиной [95]. Методики для психофизиологического отбора можно найти в пособиях [161, 168, 173, 193, 196, 206, 208, 209, 219].

Таблица 5

Критерии оценки психологической и психофизиологической профессиональной пригодности водителей

Методики оценки	Годные (2 очка)	Условно годные (1 очко)	Непригодные (0 очков)
Тест Равена	Больше 73	59–73	Меньше 59
Тест Кеттела: Фактор «B»	Больше или равно 4	3	Меньше 3
Фактор «C»	Больше или равно 6	5	Меньше 5
Фактор «E»	3–6	2; 7	Больше 7
Фактор «F»	5–7	4; 8	Меньше 4
Фактор «G»	Больше или равно 8	6–7	Меньше или равно 5
Фактор «J»	5–9	4; 10	Больше 10
Фактор «O»	5–9	4; 10	Меньше 4

Таблица 6

Психофизиологический отбор кандидатов в инструкторы

Методики оценки	Годные (2 очка)	Условно годные (1 очко)	Непригодные (0 очков)
Рефлексометрия	Меньше 250	250–300	Больше 300
Реакция на движущийся объект	Меньше 25	25,5–50,0	Больше 50
Точность восприятия времени (чувство времени)	88,5–99,5 % точных ответов	76–88 % точных ответов	70–75 % точных ответов
Глазомер (линейный)	93–99 % точных ответов	83–92 % точных ответов	76–82 % точных ответов
Глазомер (угловой)	8–10 точных ответов	5–7 точных ответов	2–4 точных ответа
Корректурный тест на скорость переработки информации	Больше 2 бит/с	2 бит/с	Меньше 2 бит/с
Корректурный тест на устойчивость внимания	Больше 220 зн./мин	145–220 зн./мин	Меньше 145 зн./мин
Красно-черная таблица	Больше 12	7–12	Меньше 7

Предлагаемый Ю. М. Виноградовым набор методик предназначен для оценки таких личностных и психофизиологических характеристик, являющихся важными для водителей с точки зрения разработчиков пособия, как:

- «настойчивость, решительность, смелость;
- ответственность, инициативность, дисциплинированность;
- эмоциональная устойчивость, самообладание, отсутствие агрессивности;
- сообразительность, склонность к техническому мышлению;
- скорость и точность сенсомоторных реакций; быстрая ориентация в дорожно-транспортной обстановке;
- быстрое и точное определение скорости и пространственных отношений; чувство времени;
- точный динамический и статический глазомер;
- достаточный объем внимания, своевременное распределение его и быстрое переключение; избирательность, устойчивость и концентрация внимания;
- хорошая зрительная, оперативная, кратковременная и долговременная память;
- нормальное физическое развитие, хорошая координация движений, выносливость, ловкость» [219, с. 132].

Представляя данный список, отметим, что в рамках нашей монографии получение четкого представления относительно качеств, необходимых водителю, интересно не столько для проведения отбора, сколько для решения вопроса относительно заменимости, компенсации одних недостающих качеств другими, анализа возможности развития отдельных качеств и наложения ограничений как на водителей на лиц, имеющих ограниченный (условный) уровень пригодности к водительской деятельности.

Е. А. Иванова [82, с. 28–29] считает, что психологическое исследование пригодности к вождению должно состоять из интервью, опросников, различных когнитивных и сенсомоторных тестов. Представим и прокомментируем список методик, входящих в комплекс Е. А. Ивановой.

1. Интервью (история, категория прав, километраж, наезженный за последний год, и т. д.).

В данном пункте мы считаем особо важным учитывать уровень аварийности водителя (количество ДТП, в которых он так или иначе

принимал участие, по чьей вине, соотнесение километража и стажа с количеством аварий).

2. Опросник на тревожность.

3. Опросник Айзенка.

4. Опросник для изучения особенности поведения человека на дороге (Е. А. Иванова [48] предлагает использовать такие шкалы, как некритичность самооценки, агрессивность во взаимодействии, общая эмоциональность, тенденция к даче заведомо ложных социально желательных ответов).

5. Склонность к риску (склонность к физическому, социальному и экономическому риску).

В данном случае снова нужно вернуться к тому моменту, что не всегда социальное поведение человека и поведение на дороге совпадают. Есть работы зарубежных ученых, где проводятся параллели между вербальной агрессией, физической и агрессивным поведением на дороге (см. разделы 3.4 и 4.4).

6. Невербальный тест мышления (матрицы Равена) (совпадает с другими авторами).

7. Визуальная память.

Надо отметить, что в данном случае изучается оперативная или кратковременная память, тогда как долговременная не обследуется. Нам это представляется существенным упущением, так как именно сопоставление всех трех показателей позволяет оценить возможности компенсации.

8. Оценка скорости – расстояния.

9. Сосредоточенность при монотонии.

10. Гибкость и точность восприятия.

11. Простая реакция выбора.

12. Сложная реакция выбора.

13. Тест устойчивости к стрессу.

14. Симулятор (точная координация глаз и рук, а также способность распределять внимание).

Данный комплекс для обследования является достаточно серьезным испытанием для кандидата в водители. Такого рода обследование могло бы быть составляющей воспитательной работы, в рамках которой каждый новичок мог бы получить обратную связь в отношении соответствия максимальным требованиям деятельности.

В западной литературе предлагают использовать симуляторы не столько для оценки возможностей обследуемых, сколько для того, чтобы показать им последствия рискованного поведения, к которому бывают склонны в особенности молодые водители и водители-мужчины [285, 286].

А. Н. Романов в своем пособии «Автотранспортная психология» [222] отмечает, что в настоящее время широкое применение находит метод психофизиологического отбора, проводимый с помощью персональных ЭВМ, что позволяет, во-первых, не создавать разнообразные сложные приборы, а во-вторых, широко тиражировать методики отбора по всей стране. На кафедре «Организация и безопасность движения» МАДИ разработана программа проведения психофизиологического обследования водителей с помощью ЭВМ, которая включает шесть методик [222]:

- исследование простой сенсомоторной реакции;
- сложной сенсомоторной реакции с выбором;
- сложной сенсомоторной реакции в навязанном темпе подачи сигналов;
- отдельных качеств внимания с помощью красно-черной таблицы Шульте–Платонова;
- реакции на движущийся объект;
- исследование некоторых качеств мышления с помощью методики «Установление закономерностей».

В результате экспериментальной проверки водителей установлена семнадцатибалльная шкала оценок по каждой методике. После обследования даются заключения о профессиональной пригодности водителей транспортных средств и рекомендации по профподбору по отдельным видам автомобильных перевозок.

Не случайно рекомендации по отбору формулируются отдельно для водителей, занимающихся разными видами перевозок, так как в действительности грузовые, автобусные и таксомоторные перевозки имеют ряд особенностей и фактически предъявляют разные требования к водителям.

В целом мнения многих авторов сходятся в перечислении и описании психофизиологических и личностных особенностей, которым должны соответствовать профессиональные водители [134; 135, с. 133] (табл. 7).

Таблица 7

Характеристики водителей высокой и низкой надежности

Характеристики водителей низкой надежности	Факторы, определяющие способность водителя к профессиональной деятельности	Характеристики водителей высокой надежности
Неуважение к нормам и правилам. Стремление к свободе поведения. Несдержанность, конфликтность. Плохие способности к планированию, прогнозированию, самоконтролю. Безразличие к общественному мнению, неуважение к окружающим, агрессивность. Самоуверенность, беспечность, склонность к риску. Плохая способность к установлению связей между событиями. Низкая помехоустойчивость	Физическое развитие, выносливость, ловкость, координация движений. Легкость формирования двигательных навыков. Развитие органов чувств, особенности зрения и суставно-мышечного чувства. Скорость и точность сенсомоторных реакций. Хорошее внимание (распределение, переключаемость, устойчивость). Зрительная и оперативная память. Настойчивость, решительность, смелость, терпение. Техническое мышление. Эмоциональная устойчивость, Дисциплинированность. Инициативность, сообразительность	Сильная нервная система, способная выдерживать перегрузки. Хорошая переключаемость внимания. Высокая координация движений

Наиболее краткое описание психологических параметров, предопределяющих уровень надежности водителя и степень безопасности его дорожного поведения, дает А. В. Скрытников [236, с. 32]: зрительная функция, концентрация внимания, реакция, уровень интеллекта, личностные качества, контроль водительского поведения.

Интересным в раскрытии интерпретации данных факторов являются требования к зрительной функции. В пособии [206] указано, что связь между остротой зрения и безопасностью дорожного движения, так же как и размерами зрительного поля, не подтверждена в большинстве исследований. Зато есть четкая взаимосвязь между безопасностью и особенностью зрительного восприятия и ориентации.

В плане оценки зрительного восприятия и ориентации есть интересная работа А. И. Кабалевской и А. И. Донцова, посвященная изучению гендерных стереотипов у водителей [58], в которой (в том числе) исследовались отличия в зрительном восприятии, существующие между мужчинами и женщинами, особенно ярко проявляющиеся при выполнении маневров, предписанных правилами дорожного движения. Показано, что женщины на этапе подготовки к маневру существенно больше времени тратят на ориентацию в пространстве, оценку дорожной ситуации, чем мужчины, обращая внимание при анализе ситуации не только на движущиеся объекты, но и на неподвижные. С одной стороны, такое наблюдение согласуется с гендерными особенностями (худшая ориентация в пространстве, присущая женщинам). С другой стороны, выборка была чрезвычайно мала, не оценивалось влияние опыта, сформированность стиля деятельности, соответствие требованиям деятельности, изученность маршрута. Поэтому, признавая важность ориентации в пространстве для водителя в целом, нужно рассматривать возможность компенсации, в том числе учитывая гендерный аспект.

Исследование, проведенное турецкими исследователями [284], показало, что мужчины чаще попадают в аварии по своей или по чужой вине; такой фактор, как маскулинность, положительно коррелирует с навыками, связанными с сенсомоторной координацией, тогда как феминность коррелирует с навыками, обеспечивающими безопасность.

Возможно, время, потраченное на дополнительное изучение обстановки, дает определенный запас по безопасности (и прежде всего женщинам).

Эмоции как фактор, предрасполагающий к рискованному и агрессивному стилям вождения (по западным работам), и отбор по личностным свойствам профессиональных водителей

Таубман – Бен-Ари [289] выделяет четыре основных стиля вождения: безрассудный и безответственный; терпеливый и осторожный; напряженный; агрессивный. Данные стили вождения она связывает с типичными для водителя эмоциями, возникающими в процессе участия в дорожном движении, в частности, в кратком изложении:

- радость, эйфория и рискованный стиль вождения (связанный с безрассудством и безответственностью);

- напряженность, тревога и напряженный стиль (без расслабления);
- раздражение, гнев, ярость и агрессивный стиль;
- спокойный, терпеливый и «планирующий» стиль (исходя из полученных эмпирических результатов).

При проведении исследования эмоций, которые наиболее типичны для российских водителей, была получена статистика, говорящая о том, что большинство опрошенных (российских) водителей за рулем испытывают спокойствие, сосредоточенность, удовлетворенность. Однако примерно четверть переживают наслаждение, жажду риска и чувство свободы, а также раздражение, гнев и ярость (следует отметить, что около 50 % опрошенных составили водители со стажем менее трех лет).

Рассуждая о том, что стиль вождения предопределяется преобладающим типом эмоций, который проявляется у водителей при участии в дорожном движении, с теоретической точки зрения правильнее было бы говорить не просто об эмоциях, а об эмоциональных состояниях, которые чаще возникают у водителей при вождении. Отрицать влияние состояния на эффективность деятельности, на уровень ее надежности невозможно. В российской психологии труда эмоциональный (переживательный) компонент состояний часто остается на втором плане или большее внимание обращено на отрицательное влияние эмоциональных переживаний на результаты деятельности и их профилактику или коррекцию (напряженность, стресс), а личностный фактор в определении эмоций мало связывается с результатами деятельности.

В этом смысле вождение автомобиля – особый вид деятельности, который теснейшим образом переплетается и с поведением человека, с его взаимоотношениями с другими участниками дорожного движения, так как это совместно-групповой вид деятельности: действия одного водителя определяются действиями и поведением других [63]. Эмоции могут возникать в связи со следующими обстоятельствами:

- в связи с процессом управления транспортным средством в определенной дорожной ситуации (например, страх или тревога из-за стрессового синдрома или скука из-за выраженной монотонности);
- вследствие взаимодействий и взаимоотношений, которые возникают при участии довольно стихийно, но вместе с тем определяются особенностями личности водителя (прежде всего теми же самыми акцентуациями личности и присущими ей психологическими защитами соответственно).

Таким образом, нельзя отрицать возможность развития негативного психофизиологического состояния, сопровождающегося отрицательными эмоциональными переживаниями у водителя, из-за особенностей условий деятельности в данный момент времени и его личного соответствия или несоответствия этим требованиям. Это может быть исключительное, редкое состояние, нехарактерное, нетипичное для водителя. И его действия в этот промежуток времени, в определенной степени управляемые данным состоянием, не носят типичный характер, а скорее являются исключением, избежать которого при соблюдении ряда условий возможно (прежде всего это экстремальные режимы деятельности).

С другой стороны, есть эмоциональные переживания, происходящие на типичном для водителя психофизиологическом фоне, повторяющемся раз от раза при участии данной личности в дорожном движении. Эти эмоции тоже отражаются на поведении и деятельности водителя, в одних случаях позитивно, в других негативно, но, главное, довольно предсказуемо. Изучив типичные для водителя эмоции и классифицировав причины, по которым эти переживания возникают у водителей определенной группы (в типологическом отношении), можно наметить пути оптимизации сложившегося у водителя стиля вождения.

Например, в случае с напряженностью или тревогой вполне разумно исследовать степень пригодности водителя, задействованность компенсационных механизмов, способствующих повышению надежности водителя.

В случае с раздражением или гневом имеет смысл разбираться с причинами переживаний на личностном уровне, возможно, влияя на степень субъективного благополучия личности.

Исходя из описания Таубман – Бен-Ари [289], можно говорить о более безопасном стиле, основанном на спокойствии, в этом случае можно создавать программы, ориентированные на достижение водителями именно этого типа эмоций за счет работы в разных направлениях.

Жизнестойкость и копинг-стратегии водителей. Психическое здоровье личности и безопасное дорожное поведение

В ходе исследования (проводимого совместно М. В. Карагачевым, С. И. Кедич, В. Л. Ситниковым и К. С. Старцевой) акцентуированности личности водителей с помощью методики И. Л. Соломина «Анкета

самооценки типа личности» выявилось, что 30 процентов обследованных водителей отличаются гипертимным и 23 процента застревающим типами акцентуаций. Большинство водителей – люди с высоким жизненным тонусом, энергичны, оптимистичны. Для них характерны стремление добиться высоких показателей в своем деле, крепкие и устойчивые взгляды. Но нередко отмечаются легкомыслие и раздражительность в кругу близких людей, наблюдается «застревание» на своих чувствах и эмоциях, служебная и бытовая несговорчивость, проявление честолюбия, обидчивости. Исследование [77] показало, что большинство обследованных водителей при стрессовых ситуациях умеют вступать в контакт с другими людьми для того, чтобы совместными усилиями более эффективно разрешить критическую ситуацию.

Авторы подчеркивают, что в исследовании они пытались оценить «жизнестойкость» водителей, которая характеризует психологическую живучесть человека и служит показателем его психического здоровья, и исходили из экспериментально установленной связи между более высоким уровнем жизнестойкости и склонностью субъектов использовать более эффективные копинг-стратегии для совладания со стрессом (планирование решения проблемы, положительная переоценка).

Большинство обследованных авторами водителей продемонстрировали достаточно эффективные копинг-стратегии и тем самым подтвердили свою жизнестойкость.

В исследовании [77] были зафиксированы определенные тенденции, которые непременно следует принимать во внимание в тех случаях, когда требуется более глубокое понимание причин проявления определенных особенностей дорожного поведения прежде всего профессиональных водителей. Однако выборка, очевидно, не является исчерпывающей, поэтому стоит задуматься и о тех группах водителей, которые, вероятно, в выборку исследования не попали.

Психологическое благополучие личности и безопасность дорожного поведения водителей

Несмотря на то, что в исследовании М. В. Карагачева, С. И. Кедич, В. Л. Ситникова, К. С. Старцевой показано, что достаточно большой процент профессиональных водителей обладают высоким уровнем жизнестойкости, используют эффективные копинг-стратегии при стрессе, все же (особенно учитывая, что выборка исследования небольшая) нельзя

исключить присутствие на дороге водителей личностно неблагополучных. По нашему мнению, именно в эту «неблагополучную» группу и будут входить злостные правонарушители. Кроме того, среди автолюбителей неблагополучная группа может оказаться большей по объему, чем среди профессионалов.

Одним из ярких признаков психологического неблагополучия личности является формирование зависимости, как-то: химическая, интерактивная и т. д. [132, с. 337–404]. Вождение на высоких скоростях, агрессивное вождение, бесцельная увеселительная езда – все это для некоторых профессиональных водителей и тем более для водителей-любителей подчас и есть проявление определенной зависимости [88] (от скорости, от адреналина, от положительных эмоций, эйфории, спровоцированных выбросом эндорфинов) [102, с. 25]. Такие эмоции могут возникать и в совершенно других условиях, которые не создают предаварийной обстановки и не угрожают безопасности других людей. Однако незрелые в психологическом отношении люди не всегда в состоянии правильно и безопасно для окружающих организовывать свою активность, в том числе в дорожных ситуациях.

Проведение определенных мероприятий на производстве (в автохозяйствах), направленных на повышение безопасности ДД, в частности мотивирование водителей на соблюдение ПДД (как и воспитательная работа в отношении любителей), не всегда оказывается эффективным, так как не рассматриваются, не анализируются психологические причины «опасного» поведения того или иного водителя. Одной из таких причин является психологическое неблагополучие, *незрелость* личности *водителя*. Когда дорога остается единственным средством, чтобы показать себя, чтобы проявить свой потенциал, это небезопасно и для самого водителя, и для окружающих.

Мотивирование безопасного дорожного поведения может быть эффективным только в том случае, если проектируемые и проводимые для этого мероприятия направлены не только на низшие, но и на высшие потребности водителя, в том числе открывают возможности для его самоактуализации (что внутри самой водительской профессии имеет довольно ограниченные возможности).

За рубежом проблемы высокоскоростного и агрессивного вождения преодолеваются за счет проведения специальных занятий на симуляторах, в процессе которых демонстрируются последствия нарушений

ПДД водителем в той или иной ситуации. Однако такая работа является результативной только в отношении совсем молодых водителей, имеющих малый стаж вождения. В отношении водителей со стажем такие воздействия малоэффективны, они переоценивают свои возможности, значение собственного опыта и подготовки. Направлением, которое может стать перспективным для работы, является анализ наличия определенных личностных проблем, работа с психологическими защитами водителя (особенно связанными с агрессивными и детскими формами поведения, такими как замещение и регрессия [194, 221]), открытие возможностей для самоактуализации личности. Счастливый, реализованный человек в большей степени задумывается о ценности собственной жизни и ценности жизни окружающих людей.

Выводы

Вопросы психологической диагностики и тем более психологического отбора профессиональных водителей (особенно при приеме на работу водителей со стажем) необходимо решать с акцентом на оценку личностных качеств и психологического благополучия личности. Оценка же психофизиологического соответствия более актуальна на этапе входа в профессию. В дальнейшем важнее (при благоприятной водительской биографии) отслеживать сформированность механизмов, обеспечивающих надежность деятельности, особое значение придавая механизму компенсации.

1.5. Психология мастера производственного обучения как личности, педагога и водителя

Психологический портрет профессионально успешного и профессионально устойчивого мастера производственного обучения

Мастер производственного обучения фактически находится внутри двух профессий одновременно: с одной стороны, любой мастер должен прежде всего владеть той профессией, основам которой он обучает, с другой стороны, владеть собственно педагогической профессией, так как мастер не столько осуществляет определенную предметную

деятельность, сколько способствует ее освоению другим человеком (учеником).

Применительно к мастеру по обучению практическому вождению автомобиля следует сказать, что, с одной стороны, он должен в совершенстве (в достаточной мере) быть готов к вождению автомобиля, с другой стороны, обладать соответствующим уровнем компетентности и в области педагогики (знать и владеть основами дидактики и теории воспитания).

Основные виды профессиональной деятельности, профессиональные компетенции и профессионально важные качества педагога профессионального обучения

К основным видам деятельности педагога профессионального обучения (мастера производственного обучения) относят [189]:

1) ведение воспитательной работы – в первую очередь это работа, направленная на воспитание у обучаемых интереса к профессии водителя (для будущих профессиональных водителей) и к вождению автомобиля (для всех категорий водителей);

2) развитие профессионально важных качеств специалиста (например, тренировка отдельных характеристик внимания, помощь в освоении мнемотехнических приемов, развитие линейного и углового глазомера);

3) ведение организационно-методической и учебно-методической деятельности (в частности, работа с учебными планами, программами, проектами занятий, разработка методов и дидактических средств обучения);

4) развитие материальной базы учреждения (как минимум на уровне заявок относительно оборудования, необходимого для проведения занятий).

Перечислим основные профессиональные компетенции педагога профессионального обучения. Под профессиональными компетенциями подразумевается определенный уровень сформированности профессионально-педагогических умений.

Основные профессиональные компетенции педагога профессионального обучения [189]: гностические, идеологические, организационно-методические, коммуникативно-режиссерские, прогностические, рефлексивные, организационно-педагогические, общепрофессиональные, конструктивные, технологические, производственно-операционные, специальные.

К профессиональным компетенциям педагога профессионального образования относят (табл. 8): идеологические, коммуникативно-режиссерские, организационно-методические, организационно-педагогические, технологические, производственно-операционные [189].

Таблица 8

Профессиональные компетенции педагога профессионального образования

Профессиональные компетенции	Характеристика
Идеологические	Политико-воспитательная работа (в том числе пропаганда профессиональных знаний) – способность заражать своей любовью к профессии, привлекать в нее людей
Коммуникативно-режиссерские	Ораторские способности (умение говорить красиво и убеждать), суггестивные (способность к внушению) – см. компоненты ПУ, способность к режиссерской работе
Организационно-методическая	Организация учебного процесса
Организационно-педагогические	Организация воспитательного процесса
Технологические	Умение анализировать производственные ситуации, эксплуатировать необходимые технологические устройства (для преподавателей, например, – использование компьютерной техники)
Производственно-операционные	Умения по смежным специальностям

К профессионально важным личностным качествам педагога профессионального обучения чаще всего относят [189, с. 18–20]:

- логическое мышление;
- эрудированность;
- педагогический артистизм;
- душевную чуткость;
- педагогический оптимизм;
- чувство юмора;

- высокую личную культуру;
- стрессоустойчивость;
- психологическую устойчивость.

В рамках данной работы постараемся дать краткое описание основным профессионально важным качествам педагога профессионального обучения и подобрать психологические методы диагностики данных свойств.

Следует понимать, что мастер производственного обучения должен быть не только преподавателем, но и высококвалифицированным и ответственным водителем, так как его профессиональная деятельность связана не просто с обучением, но и с осуществлением совместного с учеником вождения ТС.

Индивидные, личностные и субъектно-деятельностные свойства мастера производственного обучения как педагога и проблема устойчивости в психологии

Подходы к прогнозу профессиональной устойчивости водителя и мастера производственного обучения

Интегрируя приведенные выше соображения разных авторов относительно эмоциональной устойчивости и рассматривая ее гипотетическое значение для работников инженерных и социотехнических профессий, можно сделать следующие выводы:

1) в случае с эмоциональной устойчивостью вопрос о цене деятельности не стоит, так как обладание ЭУ само по себе уменьшает психофизиологические затраты (это ясно, например, уже из определения Е. А. Милеряна, так как отсутствие негативных эмоциональных переживаний само по себе сохраняет силы). «Эмоциональная устойчивость уменьшает отрицательное воздействие сильных эмоциональных воздействий, предупреждает крайний стресс, способствует проявлению готовности к действиям в напряженной ситуации» [172, с. 108];

2) большинство исследователей подчеркивают важность роли ЭУ для специалистов, занятых экстремальными, напряженными видами деятельности (например, спортивными состязаниями, пилотированием самолетов с выполнением сложных фигур, участием в военных действиях), при этом только отдельные авторы упоминают о «субъективной» сложности обстановки, являющейся испытанием для эмоциональной устойчивости.

Таким образом, что касается инженерных специальностей, значимость собственно эмоциональной устойчивости для достижения успешности деятельности уже представляется не столь однозначной, как для операторских профессий, хотя психофизиологическая цена деятельности ею тоже предопределяется.

Личностный уровень

Говоря о психологической устойчивости личности и таком ее компоненте, как уравновешенность, В. Л. Куликов подчеркивает роль именно субъективной составляющей в установлении соответствия между стимулом и ответной на него реакцией. Значение этого фактора трудно переоценить, так как именно снижение личностной значимости отдельных событий может позволить в определенной степени компенсировать природную эмоциональную неустойчивость индивида. Работа с субъективной составляющей – это перспективное направление оптимизации психоэмоциональных состояний, возникающих в трудовой деятельности. Рефлексия личностных смыслов, возникающих при воздействии отдельных стимулов в рамках прежде всего профессиональной деятельности, и их переоценка могут существенно повлиять на частоту и интенсивность эмоциональных переживаний, ими провоцируемых, и в конечном итоге способствовать снижению психофизиологической цены деятельности и сохранению профессиональной устойчивости в целом (работы Н. Е. Водопьяновой [37]). И в рамках данного направления нами проектируются отдельные технологии, направленные на формирование техник защиты в ситуациях нецивилизованного влияния.

Сопротивляемость, по мнению В. Л. Куликова, подразумевает и «определенную личностную гибкость: не только противостоять, но и поддаваться влиянию…» [133, с. 92]. Данный компонент имеет личностное наполнение и служит целям сохранения устойчивости именно личности, а не субъекта деятельности: перестройка мотивов, гибкость позиции позволяет выиграть сражение, но иногда необходимо выиграть именно бой…

Субъектно-деятельностный уровень

Наиболее близким понятием к термину «психологическая устойчивость» на этом уровне (а именно он важен для нашей работы) будет являться понятие «надежность деятельности оператора».

Проблема надежности деятельности исследована в нашей стране достаточно хорошо. Под надежностью понимают, например, «меру стабильности оптимального уровня работоспособности в экстремальных условиях труда» (Е. А. Милерян [172, с. 39]) или «способность к сохранению оптимальных рабочих параметров в экстремальных условиях работы». В принципе, наше понимание психологической устойчивости тоже связано со способностью сохранять определенный уровень работоспособности, но в то же время существуют и определенные отличия.

В технике под термином «надежность» понимают «свойство изделия выполнять заданные функции, сохраняя свои эксплуатационные показатели в заданных пределах в течение требуемого промежутка времени» [184, с. 18]. При этом оценить работу изделия можно через такие простые понятия, как «работает» или «не работает». В психологии же понятие надежности используется прежде всего применительно к деятельности оператора, т. е. к виду деятельности, непосредственно связанному с обработкой информации, причем эта информация связана с предметной сферой деятельности человека и весьма далека от взаимодействия человека с человеком. Так, Г. С. Никифоров пишет, что «надежность профессиональной деятельности предполагает безошибочное выполнение человеком возложенных на него профессиональных обязанностей (функций) в течение требуемого времени и при заданных условиях деятельности» [184, с. 18].

Рассмотрим возможности сохранения человеком требуемого уровня работоспособности при обработке и использовании информации, имеющей отношение прежде всего к социально-психологической сфере. Особенности социально-психологической сферы заключаются в том, что процессы понимания и использования информации, циркулирующей между собеседниками в процессе взаимного (и одностороннего тоже) психологического влияния, очень индивидуализированы. Ситуация может казаться экстремальной (субъективно сложной) ее непосредственному участнику из-за ее эмоциональных (например) последствий, но это чаще всего происходит из-за особенностей его личного социального восприятия. Другой человек в тех же обстоятельствах будет действовать, не испытывая ни малейшего напряжения. Таким образом, создать круг задач, однозначно создающих экстремальные в психологическом плане условия для целой группы людей (группы специалистов, выполняющих, к примеру, одни и те же

должностные обязанности), будет если не невозможно, то безумно трудно.

Однако, по большому счету, этого и не требуется: вполне можно ограничиться типовыми производственными ситуациями (или их моделями), например, возникающими в рамках учебного процесса. Различия будут обнаруживаться между психологически устойчивыми и неустойчивыми в цене деятельности.

В данной работе будут рассмотрены сразу два вида устойчивости: профессиональная психологическая устойчивость и профессиональная устойчивость.

Анализ понятия «профессиональная устойчивость». Профессиональная устойчивость в социотехнических и технических профессиях

Под профессиональной устойчивостью разные авторы подразумевают:

- свойство личности, в котором проявляются интенсивность, действенность и устойчивость профессиональной направленности [К. К. Платонов];
- способность сохранять профессиональный потенциал при смене места работы или организации и обеспечивать сохранение способности и интереса к работе на одном и том же месте [14];
- свойство личности, которое выражается в положительном отношении человека к трудовой деятельности. Н. М. Скородумов и Э. С. Чугунова полагают, что наивысший уровень профессиональной устойчивости находит свое отражение в том, что молодые рабочие, получая удовлетворение в труде, рекомендуют обучать этой профессии других[3].

Ю. К. Стрелков [241, с. 206; 303] предлагает «перевести рассмотрение профессиональной устойчивости на личностный уровень и анализировать свойства интеллектуальные, эмоционально-волевые, исполнительные, а также рассматривать устойчивость как сложное свойство, как результат тонкой и сложной координации психических и личностных процессов».

Ю. К. Стрелков приводит результаты исследования К. В. Осетрова, посвященного изучению психологической структуры профессиональной

[3] Скородумов Н. М. Профессиональная устойчивость молодых рабочих / Н. М. Скородумов, Э. С. Чугунова. М. : Высшая школа, 1969. 80 с.

устойчивости человека-оператора (на примере авиадиспетчеров) [241, 303]. В этом исследовании «с помощью ряда методик оценивались психологические свойства авиадиспетчеров: эмоциональность, стремление к достижению успеха, легкость умственных трансформаций образов, точность и быстрота самоконтроля. Экспертная оценка профессиональной устойчивости авиадиспетчеров проводилась по ряду пунктов, в которых учитывалась работа в нормальных и в сложных условиях. На ее основе операторы были разделены на три группы: устойчивые, неустойчивые и промежуточные. Корреляционный анализ показал, что это деление соответствует трем типам организации личностных качеств. Общее количество взаимосвязей в структуре качеств устойчивых операторов в два раза больше, чем в структуре, полученной для неустойчивых.

В структуре устойчивых операторов выделяются центральные подсистемы (волевая и образная), которые имеют связи с остальными подсистемами. У средней группы в центре расположены эмоциональная и волевая подструктуры, а у неустойчивых – централизация отсутствует. У неустойчивых операторов число внешних связей для каждой из подструктур невелико. Таким образом, психологическая структура для групп устойчивых операторов характеризуется наибольшей сложностью, что может свидетельствовать о развитости подструктур и о связи между отдельными качествами» [303].

Итак, исходя из анализа литературы, профессиональная устойчивость (авиадиспетчера) – это совокупность мотивационных, эмоциональных, когнитивных и волевых свойств, объединяющихся в более или менее интегрированную систему» [241, с. 108, 303]. Она обеспечивается функционированием слаженного механизма и сохраняется при его четкой координированной работе. Резерв профессиональной устойчивости связан с настроенностью этого механизма. Он определяется индивидуальным профессиональным опытом специалиста. К. В. Осетров подчеркивает, что важно понять, «сколь значительна роль сознательного субъекта, группы и социальной среды в обеспечении резерва профессиональной устойчивости».

В целом (как пишет Ю. К. Стрелков) взаимосвязь между психическими и личностными свойствами выражается в понятии «профессиональная устойчивость» личности специалиста [241, с. 208, 303]. Категория профессиональной устойчивости включает в себя эмоциональную,

эмоционально-волевую, нравственную, психическую устойчивость. Все эти понятия сочетаются между собой, а понятие профессиональной устойчивости шире и является (для них) обобщающим понятием в любой профессиональной деятельности.

Обобщая вышеперечисленные подходы, мы вкладываем в понятие профессиональной устойчивости (представителей технических и социотехнических профессий) следующее значение: ПУ – это системное свойство субъекта деятельности, обеспечивающее сохранность приверженности человека определенной профессии и связанная с его стабильной успешностью в избранном виде профессиональной деятельности. Попробуем разобраться, какие же факторы определяют успешность в технических и социотехнических профессиях и какие методы и критерии оценки наиболее адекватны для оценки и прогноза профессиональной устойчивости.

Успешность, продуктивность, стабильность, результативность и профессиональная устойчивость

Успешность (по Е. А. Климову [110, с. 3]) – характеристика профессиональной деятельности, включающая внешнюю оценку результата, достигнутого в ходе профессиональной деятельности, и оценку удовлетворенности специалиста профессиональной деятельностью. Внешние критерии измеряют эффективность профессиональной деятельности (продуктивность, стабильность, взаимопонимание с коллегами, инициативность в выполнении заданной работы).

Внутренняя оценка связана со степенью удовлетворенности трудом (К. А. Абульханова-Славская [3, с. 108]).

Определяя подходы к оценке удовлетворенности работника профессиональной деятельностью, можно опираться на работу А. К. Марковой, в которой она показывает, что удовлетворенность профессиональной деятельностью определяется соотношением уровня притязаний, характером мотивов и реального успеха профессиональной деятельности[4].

Сопоставим также понятия продуктивность, результативность, стабильность и эффективность деятельности.

[4] Маркова А. К. Психология профессионализма / А. К. Маркова. М. : Международный гуманитарный фонд «Знание», 1996. 312 с.

Самый однозначный параметр из перечисленных – стабильность деятельности. Фактически это постоянство достигаемых в процессе деятельности результатов.

В статье В. С. Магуна [21] делается попытка решить вопрос относительно предопределенности влияния продуктивности деятельности на удовлетворенность результатами труда. Он задается вопросом: «всегда ли высокая производственная отдача является условием психологического «комфорта» личности или взаимосвязь между ними более сложна»? И вспоминает о том, что опубликованные в 50–60-е годы прошлого века результаты эмпирических исследований поколебали подобное убеждение, и к настоящему времени проблема так и не получила определенного решения.

Проведя собственное эмпирическое исследование, В. С. Магун показывает, что продуктивных работников, анализируя их степень удовлетворенности трудом, следует разделить на две категории: удовлетворенных и неудовлетворенных. При этом у удовлетворенных работников меньше выражена усталость, объективно ниже потери здоровья. Можно говорит о том, что эффективность деятельности у таких работников выше (из соотношения продуктивности и цены деятельности). В группе неудовлетворенных работников ситуация иная: более выражена усталость, потери в здоровье (продуктивность дается им более высокой ценой деятельности), а кроме того, в этой группе выше уровень притязаний (в том числе на более высокий заработок), а как следствие – недовольство условиями труда.

Опираясь на результаты исследования В. С. Магуна, можно сделать следующие два вывода:

1) продуктивность деятельности – параметр, который так или иначе связан с профессиональной устойчивостью во всех типах профессий, а не только в рабочих;

2) понятия продуктивность, результативность и эффективность можно и нужно развести.

Продуктивность (или результативность) – это экономический показатель деятельности. При оценке профессиональной деятельности правильнее использовать понятие «продуктивность», так как действительно работник может создавать продукт определенной стоимости. В учебной деятельности адекватнее говорить о результативности (так как экономическая оценка чрезмерно затруднительна, носит отдаленный характер,

тогда как о результатах можно судить в том числе по конкретным успехам в решении учебно-профессиональных задач. Однако этот продукт или результат может доставаться предприятиям (или работнику) за счет разной стоимости (разной цены деятельности): соотношение продуктивности (результативности).

Традиционно оценка эффективности – экономическая задача, и решается она, как правило, за счет сопоставления прибыли/расходов: то есть эффективность работы предприятия оценивается по принципу: чем меньшее количество сотрудников было задействовано для достижения необходимых результатов (то есть чем меньшему количеству людей придется платить зарплату), тем эффективность выше. При этом цена деятельности с психофизиологической точки зрения (то есть какой ценой результат достается конкретному работнику) никоим образом не учитывается.

Крайне важной для прогноза профессиональной устойчивости является оценка эффективности деятельности работника именно с психологической точки зрения, так как именно эффективность прогноз и определяет.

Раскладывая ПУ на компоненты, мы представляем ее как сохранность:

- «направленности личности;
- иерархии мотивов, в которой определяющее значение имеют мотивы, предрасполагающие личность к занятию конкретной профессиональной деятельностью;
- достижение и сохранение определенного уровня результативности профессиональной деятельности (чрезмерно низкие результаты являются препятствием к тому, чтобы получить возможность занимать определенную должность и выполнять определенные профессиональные функции).

Формула ПУ:

ПУ = Устойчивость (профессиональной направленности, иерархии мотивов, результативности деятельности)» [150].

Прогноз относительно возможности сохранения уровня профессиональной устойчивости определяется соотношением результативности (определяемой по общественным критериям и стандартам, а также по субъективным требованиям работодателя), эффективности деятельности (при исполнении предписанных профессиональных

обязанностей), а также удовлетворенности работников процессом и результатами профессиональной деятельности.

В этой части работы мы остановимся на оценке эффективности деятельности и анализе факторов, эффективность определяющих.

Эффективность деятельности как прогностический факт профессиональной устойчивости. ПУ и ППУ. Формула ППУ

Внешними по отношению к профессионалу факторами, определяющими его результативность, являются: условия деятельности, требования деятельности и критерии оценки результативности деятельности.

Внутренними факторами являются:

- способности и ПВК личности (предопределяют уровень результативности и продуктивности деятельности соответственно);
- подготовленность (ЗУН, компетенции) (способствуют пониманию поставленных задач и решению их в форме, доступной для понимания всеми специалистами в данной области);
- мотивация;
- активизированность компенсационных механизмов, обеспечивающих определенный уровень надежности деятельности и устойчивость ее продуктивности соответственно.

Внешние факторы зависят не от профессионала, а от объективных условий и требований, а также от организационного фактора (в том числе от субъективных оценок и предпочтений (требований) работодателя).

Внутренние факторы, с одной стороны, частично управляются самим профессионалом, с другой, они определяют не только актуальный уровень профессиональной устойчивости, но и определяют прогноз на будущее. Разделим выделенные внутренние факторы еще на две группы:

- мотивационный аспект;
- ПВК, подготовка, способности, компенсация.

Известно, что мотивационный компонент имеет огромное значение в определении результатов деятельности (например, для сохранения продуктивности в условиях эксперимента по депривации сна), но преодоление проблемных аспектов профессиональной деятельности за счет мотивационно-волевой регуляции может обходиться достаточно дорого в физиологическом отношении (например, за счет стрессовой адаптации [12]). Поскольку нас интересует именно цена деятельности, то для начала займемся второй группой.

Соотношение ПВК, способностей, компенсаторных механизмов, подготовки определяет не только результат деятельности (который в первую очередь интересует работодателя), но и ее эффективность, которая важна уже и для самого работника.

С психологической точки зрения адекватнее оценивать эффективность, взвешивая психофизиологическую цену деятельности (а в идеале и физиологическую тоже). Слишком высокая цена деятельности повышает, в свою очередь, вероятность развития у работников профессиональных кризисов, выгорания, заболеваний. В экономическом же плане еще предстоит сопоставить, что лучше: сохранить подготовленного работника или взять на его место нового и заставить работать снова на износ. Пока что в российском экономическом пространстве, очевидно, в большей степени реализуется вторая схема. Самому же человеку важно снизить психофизиологическую цену деятельности с тем, чтобы быть в состоянии дольше сохранять определенный уровень результатов и профессиональную устойчивость соответственно.

В этом отношении, вновь возвращаясь к вопросу о том, нужно ли обладать представителям технических профессий эмоциональной устойчивостью, мы вынуждены будем говорить о том, что это предпочтительное качество, так как оно на индивидном уровне обеспечивает более высокую эффективность деятельности (за счет снижения психофизиологических затрат). Однако, обращаясь к значимости субъективной составляющей в обеспечении соразмерности стимула и ответной реакции на него (и психологической устойчивости личности в целом соответственно), мы должны подчеркнуть, что существует возможность компенсации данного свойства за счет расстановки приоритетов при оценке событий и использования эмоционального самоконтроля.

Попробуем разобраться, от чего зависят физиологическая и психофизиологическая цена деятельности. Абстрагируемся от разницы в затратах, вызванных индивидуально-типологическими свойствами. В этом отношении целесообразно и принято говорить об условиях и требованиях деятельности, о режимах деятельности, которые могут быть непереносимы лицами с определенными свойствами нервной системы.

Остановимся подробнее на оценке эффективности деятельности и анализе факторов, эффективность определяющих.

Э = F (ПВК (в том числе ППУ); компенсационные возможности; компетенции (общекультурные и профессиональные)) / психофизиологическая цена деятельности,

где Э – эффективность деятельности; ПВК– профессионально-важные качества; ППУ – профессиональная психологическая устойчивость.

Для прогноза профессиональной устойчивости благоприятным является только один вариант: высокая продуктивность, невысокая цена деятельности (или средняя) и удовлетворенность достигнутыми результатами.

Низкая продуктивность приведет к тому, что от такого работника избавится работодатель. Высокая цена деятельности приведет к профессиональному выгоранию, кризису, переутомлению, травме или заболеванию. Это неизбежно скажется на мотивации деятельности и спровоцирует отказ от нее или смену.

Наконец, неудовлетворенность результатами деятельности представляет собой особый фактор и может быть связана не только с реально низкими достижениями, но и со слишком высоким уровнем потребности в достижениях (жаждой достижений). Неудовлетворенность результатами деятельности также может привести к проявлению симптомов профессионального выгорания.

В то же время даже высокие достижения в одной области не исключают стремления человека реализовать себя в других видах деятельности. Поэтому при прочих благоприятных факторах высокий уровень самоактуализации личности [165] может подтверждать благоприятный профессиональный прогноз, тогда как средний и тем более низкий уровни могут ставить его под сомнение.

Выводы

Критерии прогноза профессиональной устойчивости

На данный момент представляется, что прогноз профессиональной устойчивости будущих инструкторов следует давать, исходя из оценки следующих аспектов:

1. Результативности, достигаемой кандидатами в мастера в ходе учебного процесса (оценка данного компонента не представляет большого труда: достаточно использовать показатели успеваемости по учебным дисциплинам, можно добавить экспертные оценки педагогов).

2. Психофизиологической цены деятельности (в ситуациях решения задач, моделирующих аспекты профессиональной деятельности).

3. Способности оказывать влияние и противостоять нецивилизованному влиянию; возможности диагностики данного компонента подробно мы будем анализировать в следующей части нашей работы (речь пойдет об оценке владения техниками защиты в ситуациях нецивилизованного влияния), а также в ближайшей перспективе речь будет идти о выборе методов психологического воздействия [150].

4. Уровня развития рефлексивного механизма (основы оценки данного показателя были заложены в диссертационной работе [146]).

5. По выраженности направленности – на педагогическую и водительскую деятельность в целом, а также:

- на конкретный вид деятельности в рамках водительской профессии;
- на работу с конкретным контингентом учеников (при выраженной направленности на педагогическую деятельность).

6. По уровню самоактуализации личности и удовлетворенности результатами профессиональной (учебной деятельности).

1.6. Учебный процесс, его компоненты и факторы, имеющие значение для адаптации к процессу обучения вождению

Педагогический процесс – в традиционном варианте включает [64, 189]: цель обучения, преподавателя как субъекта обучения, содержание, форму, методы и средства обучения (можно было бы добавить сюда собственно и ту или иную методику обучения), объект обучения (ученика), результат обучения (рис. 5).

В идеале следует детально рассмотреть каждый элемент данной модели, соотнести психологические характеристики эталонных и существующих в реальности (в реальном учебном процессе) элементов, обозначить основные направления и конкретные шаги движения от реального к идеальному их воплощению. В данной работе (в данной главе) основное внимание будет уделено личности обучаемого, в следующей главе будет проведен анализ личности обучающего (а именно – мастера производственного обучения, то есть инструктора по практическому обучению вождению).

Рис. 5. Модель учебного процесса (от педагогического подхода к андрагогическому)

Одним их важнейших факторов, определяющих психологию учебного процесса в автошколе, является именно личность ученика (в первую очередь – возраст обучаемых). Мастер производственного обучения по определению является взрослым: необходимо не только, чтобы он имел водительское удостоверение, но и стаж вождения от трех лет. Однако и ученики (в большинстве случаев в нашей стране) также существенно старше 18 лет, что связано не с самым высоким уровнем автомобилизации, материальными трудностями, из-за которых многие взрослые люди только в зрелом возрасте получают возможность приобрести автомобиль и тогда же (соответственно) идут учиться в автошколу.

При педагогическом подходе к учебному процессу все просто: педагог главный в процессе, методика подготовки единая для всех. Главное условие эффективного обучения в этом случае – освоение методики самим педагогом.

Насколько применим такой подход к подготовке водителей (в особенности автолюбителей), учитывая, что их возраст в среднем существенно старше 18 лет, следовательно – это взрослые люди, которые обладают определенными особенностями?

Отвечая на поставленный вопрос, следует вспомнить, что существуют определенные различия психических особенностей детей, подростков и взрослых людей. Основные особенности взрослых обучаемых приводит в своем учебном пособии по андрагогике И. А. Колесникова [114, с. 5–8]:

1. Наличие профессионального и собственно жизненного опыта.
2. Наличие опыта обучения (и вождению автомобиля в частности).
3. Особые жизненные условия (ограничение во времени).
4. Потребность немедленно применить полученные ЗУН.
5. Осознанность и активность в обучении.

Из всех приведенных выше пунктов опыт жизненный и учебный имеют колоссальное влияние как на учебный процесс, так и на его результат. Принимая в расчет различия между обучаемыми детьми и обучаемыми взрослыми, следует согласиться с тем, что и подход к самому процессу обучения в том или ином случае должен базироваться на разных моделях учебного процесса: педагогической – для детей и андрагогической – для взрослых.

Андрагогическая модель учебного процесса (андрагогика – наука об обучении взрослых) отличается от модели, построенной в рамках традиционного педагогического подхода. Основным и главным отличием андрагогического подхода является наличие в учебном процессе двух субъектов: преподаватель и ученик являются равными фигурами в рамках данной модели. Они вместе, вдвоем определяют и содержание, и формы, и методы, и средства обучения. Взрослый человек, отталкиваясь от своего жизненного опыта, профессионального и учебного, в состоянии (при наличии соответствующей мотивации) помочь преподавателю найти наиболее эффективные пути для своего обучения и развития.

Таким образом, следует сделать вывод, что в учебном процессе в автошколе четко сосуществуют два субъекта: кандидат в водители (допущенный к обучению на основе психодиагностики) и мастер производственного обучения.

Методика обучения, как правило, заточена под педагога, индивидуально-психологические особенности ученика в ней учтены слабо

(ориентация при разработке на некого усредненного ученика). Следовательно, при работе мастера с конкретным учеником вся надежда остается только на индивидуальный подход, так как индивидуальная форма обучения предоставляет определенные возможности (хотя и довольно ограниченные). Вопрос в том, насколько удается реализовать пресловутый индивидуальный подход.

Введением психодиагностики кандидатов в водители в рамках автошколы можно многое изменить. Ориентирами для психодиагностики должны стать некие требования к психофизиологическим и личностным свойствам обучаемого, которые должны формироваться, исходя из особенностей вождения как деятельности. Однако максимальный результат использования психодиагностики можно получить при использовании ее для разнонаправленных целей:

- установления общего соответствия кандидата в водители требованиям водительской деятельности по психофизиологическим качествам;
- формирования рекомендаций в выборе специализации в рамках водительской профессии (для профессионалов);
- оценки уровня подготовленности кандидата для выбора программы, методики, методов и средств обучения;
- для формулирования рекомендаций в отношении выбора инструктора, максимально совместимого с данным обучаемым.

Особое внимание следует уделить последней из перечисленных целей, так как именно существование проблемы несовместимости ученика и педагога при подготовке водителей никоим образом не учитывается. Размышления на тему причин большей успешности одних людей при обучении вождению и меньшей других неизбежно напоминает о том, что обучение есть двусторонний процесс, в нем участвуют учитель (инструктор) и ученик. К сожалению, большинство автошкол не может позволить себе психологическое сопровождение процесса обучения, хотя возникновение психологической несовместимости в парах ученик – инструктор далеко не редкость. Но если вопрос о личностной совместимости инструктора и ученика лежит на поверхности, то вопрос о характеристиках стиля деятельности и стиля вождения инструктора и вовсе не рассматривается. Хотя закономерности формирования навыков при дисгармонии проявляются в том, что процесс формирования навыка приостанавливается, то есть ученик на определенном этапе индивидуализирует навыки.

Если бы ученик и инструктор друг другу соответствовали, этот этап был бы минимизирован или вовсе сошел бы на нет.

Основные виды деятельности мастера производственного обучения

Гипотетически к основным видам деятельности мастера производственного обучения в педагогическом процессе относят [189]:

1) производственное обучение по специальным предметам;
2) воспитательную работу;
3) методическую работу (в большей степени связанную с практической адаптацией методик обучения);
4) развитие материальной базы учреждения (или ее поддержание в должном техническом состоянии, например, уход за автодромом и тренажерами);
5) обслуживание и наладку технологического оборудования (в данном случае речь идет об обслуживании автомобиля, принадлежащего автошколе или лично инструктору);
6) инновационную деятельность (в том числе в плане конструирования новых типов оборудования и т. п., например, новых типов тренажеров).

На первый взгляд – все эти функции и должен брать на себя преподаватель, однако часы учебных занятий и их распределение, а также особенности подготовки педагогов (особенности в области психологии) не позволяют им качественно и своевременно выполнять такого рода функции. Наиболее оптимальный вариант в таком случае – передать их другому специалисту, в частности, транспортному психологу.

Кроме того, большое сомнение в условиях реального учебного процесса представляет реализация индивидуального подхода, особенно в отношении количества часов, отводимых на освоение тех или иных практических упражнений.

В идеале (если принимать андрагогическую модель учебного процесса) педагог и ученик вдвоем могут определить не только методы и средства обучения, но и количество занятий, отводимых на ту или иную тему, исходя из успешности освоения того или иного материала. К сожалению, по факту – выпуск ученика на экзамен в большей степени определяется администрацией автошколы, что не всегда позволяет достичь необходимого качественного уровня подготовки водителя (при

ориентации на вывод ученика на экзамен через прописанное в программе количество часов, что не всегда гарантирует, например, достижение уровня автоматизации психомоторных навыков).

Инструктор обязан предоставить ученику определенное количество часов занятий, ориентируясь именно на часы, обозначенные в учебной программе, а не на полученный результат и его качество, тогда как правильнее было бы действовать наоборот, опираясь, например, на оценку степени автоматизации навыков, предложенную Э. Г. Сингуринди [214]. Схема оценки, предлагаемая Э. Г. Сингуринди, включает в себя оценку скорости, точности, безошибочности исполнения деятельности, меры освобожденности внимания при ее исполнении, степени напряженности обучаемого (водителя), психофизиологической цены деятельности, замены зрительного контроля за осуществлением тех или иных действий (при наличии такой возможности) на кинестетический или слуховой, устойчивости в критических (экстремальных) ситуациях, возможности переноса навыков.

Этот вариант оценки хорош своей неконкретностью: с помощью критериев, предложенных Э. Г. Сингуринди [214], можно оценить уровень подготовки как начинающего водителя, так и суперпрофессионала, изменяя «граничные» условия. Например, экстремальными условиями деятельности для ученика может явиться присутствие старшего мастера в учебном автомобиле в процессе занятия, тогда как для профессионала – это возможность параллельно вести автомобиль и стрельбу по мишеням с приемлемой степенью точности.

О содержании программ обучения вождению

Как было показано в первой главе, вождение есть синтез деятельности, поведения и общения. О подготовке водителя к общению в процессе вождения раньше и речи не шло. Теперь отдельные авторы (например, Е. В. Козлов и В. Э. Утлик) делают акцент на коммуникативной деятельности водителей. Особое внимание такой проблеме, как взаимодействие водителей в процессе участия в дорожном движении, изучение предпосылок возникновения и социально-психологических условий предупреждения конфликтов в дорожном движении, уделяется в диссертационной работе В. Э. Утлика [248].

Он считает, что «одним из следствий недостаточной изученности социально-психологических механизмов взаимодействия людей

в процессе передвижения является слабая социально-психологическая подготовка профессионалов и автолюбителей, отсутствие системы обучения взаимопониманию в специфических дорожных условиях и, как следствие, высокий уровень конфликтности взаимодействий между участниками дорожного движения. Существует зависимость между базовым стремлением к первенству, дорожной агрессией, коммуникативной некомпетентностью водителей транспортных средств и особенностями культуры дорожного сообщества, с одной стороны, и содержательными, структурными и типологическими особенностями конфликтов – с другой» [248, с. 10–13].

В. Э. Утлик утверждает, что «социально-психологическими условиями бесконфликтности дорожного движения являются уважительные взаимоотношения, уверенность в себе и коммуникативная компетентность его участников» [248, с. 14].

В. Э. Утлик считает, что для предупреждения дорожных конфликтов и смягчения их остроты особое значение имеет повышение коммуникативной компетентности водителей и пешеходов. Кроме того, большую роль в обеспечении безопасности дорожного движения могут сыграть рост транспортной культуры, укрепление дисциплины и более активное использование возможностей социальной рекламы. При этом коммуникативную компетентность водителя В. Э. Утлик [248] представляет как специализированную форму социальной компетентности. В этот особый вид компетентности он включает «знание типологии поведения водителей и пешеходов, умение идентифицировать представителей отдельных типов и распознавать машины, требующие повышенного внимания; уважительное отношение к участникам дорожного движения, воплощенное в манере вождения, гибкость поведения, сочетающую уступчивость и решительность в использовании предоставляемых прав» [248, с. 15].

Все выделенные В. Э. Утликом проблемы, несомненно, существуют в практике дорожного движения в Российской Федерации. Уровень культуры дорожного поведения у нас, очевидно, не является высоким. Серьезные изменения в данном направлении вряд ли могут произойти в «скачкообразном» порядке. Формирование культуры дорожного поведения требует длительной и целенаправленной работы с отдельными группами российского общества, что предполагает разработку и внедрение концепции непрерывной подготовки участников дорожного движения (что предлагает, например, С. Г. Быков [20]).

Таким образом, подготовка водителя не сводится к обучению (в традиционном смысле), тренировке и воспитанию, несводима только к обучению по традиционной прежней методике.

Эффективнее было бы обучать будущих водителей всем подвидам вождения (как деятельности) отдельно, причем начинать такое обучение с психодиагностики, далее подбирать упражнения на развитие тех или иных качеств, способов компенсации имеющихся у обучаемого недостатков для конкретного подвида деятельности. В дальнейшем подводить обучаемых к синтезу всех подвидов деятельности воедино, обращая внимание на соотношение подвидов деятельности, подводя конкретного обучаемого к такому варианту, который наиболее оптимален прежде всего для его психофизиологических возможностей.

Следует отметить, что обучение и тренировка кандидатов в водители способствуют освоению ими вождения в целом и отдельных подвидов деятельности, однако адаптация к вождению в поведенческом плане по-настоящему берет отсчет только в момент начала самостоятельного участия водителя в дорожном движении (то есть после получения водительского удостоверения, когда собственно процесс обучения формально можно считать законченным).

Выводы

По итогам первой главы следует сделать ряд выводов:

1. Приступая к подготовке водителей, необходимо учитывать, какой результат требуется получить на выходе из учебного процесса, то есть к решению каких задач следует подготовить того или иного обучаемого. В этом отношении нужно снова вернуться к вопросу о разделении подготовки водителей-любителей и профессионалов (в первую очередь в плане психологического сопровождения процесса подготовки).

2. Следует более четко разобраться с вопросами содержания образования водителя: формирование коммуникативной компетентности может способствовать повышению транспортной культуры водителей и общего уровня безопасности дорожного движения в целом.

3. В плане обеспечения безопасности дорожного движения большое значение необходимо придать адаптации водителя к процессу обучения вождению. Подготовка водителей должна разделяться на два

самостоятельных этапа: адаптация ученика к учебному процессу в автошколе и собственно процесс обучения.

4. В качестве основы психологического сопровождения адаптации кандидата в водители к обучению вождению может выступить педагогическое проектирование учебного процесса в автошколе с учетом особенностей подготовленности ученика; выбор (или проектирование) программы и методики обучения с учетом выявленных у ученика особенностей, с акцентом на принцип индивидуального подхода к обучаемому (с подбором упражнений и методов подготовки под конкретного ученика на базе психологической диагностики или тестирования обучаемых).

5. Адаптация к участию в дорожном движении водителя только частично происходит в процессе подготовки водителя (включающей обучение, тренировку и воспитание), а также на этапе адаптации к обучению вождению и при последующей социально-психологической и личностной адаптации водителя к вождению (по завершении процесса обучения).

6. Стиль вождения может рассматриваться как показатель адаптированности (результат адаптации) водителя к автовождению.

7. В процессе обучения есть две ключевые фигуры: ученик и мастер производственного обучения. Между данными фигурами в процессе обучения (в идеале – до его начала) должно быть установлено соответствие (субъекты должны быть психологически совместимы по ряду показателей).

8. Огромную роль в процессе обучения играет мастер производственного обучения (инструктор по практическому вождению автомобиля), поэтому психологическому анализу деятельности мастера и его личности необходимо уделить особое внимание, стараясь сформулировать требования и рекомендации по подготовке профессионалов в данной области.

Глава 2. ЦЕЛИ, ЗАДАЧИ, МЕТОДЫ, ВЫБОРКА, ЭТАПЫ ЭМПИРИЧЕСКОГО ИССЛЕДОВАНИЯ СТИЛЯ ВОЖДЕНИЯ И ПСХОЛОГИЧЕСКИХ ФАКТОРОВ, ВЛИЯЮЩИХ НА УСПЕШНОСТЬ АДАПТАЦИИ ЧЕЛОВЕКА К ПРОЦЕССУ ВОЖДЕНИЯ

2.1. Постановка проблемы

За рамками проанализированных в главе 1 работ российских и западных авторов (как и всей системы подготовки водителей, даже учитывая все внесенные в новые утвержденные программы подготовки водителей изменения и дополнения) остался целый ряд проблем – некоторые из них были обозначены во введении, – которые требуют внимательного изучения, а именно:

1) обсуждение и обоснование необходимости и возможности разделения водителей на группы при осуществлении их подготовки (которое присутствовало раньше и уход от которого серьезно сказался на уровне безопасности дорожного движения);

2) обоснование необходимости и создание возможностей для осуществления подготовки водителей с учетом социально-психологических характеристик групп, к которым они принадлежат, в частности: поло-возрастных, индивидуально-психологических (свойств нервной системы, типа темперамента, личностных особенностей), с учетом жизненного и спортивного опыта, то есть фактически максимальной реализации в системе подготовки водителей индивидуального подхода для повышения успешности обучения водителей;

3) обоснование и решение вопроса относительно создания условий для проектирования педагогического процесса в автошколах с учетом

психологической совместимости педагога и ученика, что может существенно сказываться на результатах (при том, что обучение практическому вождению предусматривает индивидуальную форму);

4) внесение изменений в использование методов и методик психологической диагностики водителей и кандидатов в водители по психофизиологическим показателям с учетом возможностей, предоставляемых психологическими механизмами обеспечения надежности, в частности, такими механизмами, как компенсация и самоконтроль;

5) анализ возможностей проектирования учебного процесса с учетом личностных особенностей обучаемых (и водителей), которые сказываются не на скорости и качестве навыков управления автомобилем, но на принятии решений относительного исполнения маневров в той или иной ситуации, то есть на стиле вождения, и которые (в большей степени) могут контролироваться воспитательной работой, а не собственно тренировкой динамических стереотипов;

6) исследование возможностей совершенствования слабой социально-психологической подготовки водителей к участию в дорожном движении;

7) обоснование обязательности дополнения такого метода воспитательной работы в автошколах, как информирование (через изучение соответствующих дисциплин), подражанием и заражением, в связи с чем максимальное внимание должно быть уделено психологической диагностике личности мастера производственного обучения;

8) разработка программ аттестации преподавателей автошкол и психофизиологической и психологической диагностики кандидатов в инструкторы и инструкторов по обучению практическому вождению автомобиля – одна из первоочередных задач данного исследования в связи с тем, что социально-психологическая подготовка должна начинаться не с кандидатов в водители, а с мастеров практического вождения в автошколах, которые служат эталоном для начинающих при выборе дорожного поведения и стиля деятельности [155].

9) анализ наполнения программ социально-психологической подготовки водителей, которые должны быть привязаны к анализу причин возникновения конфликтов между участниками дорожного движения. В частности, представляется важным изучить конфликты, связанные не только и не столько с реальными причинами, сколько с так называемыми конфликтогенами, которые, по сути, являются элементами нецивилизованного влияния. Формирование навыков диагностики и защиты

в таких ситуациях может уменьшить вероятность развития конфликтных ситуаций;

10) демонстрация значимости создания условий для отсева или направления на соответствующие корректирующие программы лиц, участвующих в дорожном движении, но обладающих характеристиками, потенциально предопределяющими рискованное или агрессивное поведение, не только на психофизиологический основе, но в первую очередь на личностной (так как именно фактор личностного неблагополучия может предопределять особенности дорожного поведения водителя);

11) обоснование значимости создания условий для самоактуализации личности водителя для формирования безопасного водителя;

12) обоснование введения в штат автошкол транспортного психолога-практика.

Объект исследования: процесс адаптации человека к автовождению в условиях дорожного движения, участники дорожного движения, находящиеся на разных стадиях адаптации к вождению (пешеходы, кандидаты в водители, водители (профессиональные и автолюбители), мастера производственного обучения (инструкторы по практическому вождению автомобиля)).

Предмет исследования: стиль вождения как показатель адаптированности водителя к автовождению в условиях дорожного движения; факторы, предопределяющие характер вождения (опасный – небезопасный – безопасный).

2.2. Цели и задачи исследования

Цели исследования:

1. Исследование факторов, влияющих на адаптацию к обучению вождению и предопределяющих результаты обучения.

2. Исследование факторов, влияющих на процесс адаптации к самостоятельному вождению и определяющих характер вождения (опасный – безопасный – небезопасный).

3. Определение направлений работы по коррекции и гармонизации стиля вождения как показателя адаптированности водителя к процессу вождения.

4. Разработка концепции психологического обеспечения безопасного вождения.

Задачи исследования:

Теоретические:

1. Разработка универсальной модели дорожного поведения водителя.

2. Разработка модели стиля вождения на основе структурного подхода.

3. Определение основных положений, этапов и объектов психологического обеспечения безопасного вождения.

Методические:

1. Разработка метода для оценки степени подготовленности кандидата в водители к процессу обучения практическому вождению автомобиля.

2. Создание моделей дорожных ситуаций для исследования субъективных моделей дорожных ситуаций разных категорий участников дорожного движения (пешеходов, кандидатов в водители) и оценки их психологической адаптированности к участию в дорожном движении.

3. Разработка метода диагностики стиля вождения (опросника, нацеленного на измерение пяти основных характеристик вождения).

Эмпирические:

1. Апробация опросника «Стиль вождения», направленного на оценку характеристик стиля вождения.

2. Исследование возможностей компенсации условной пригодности к водительской деятельности (в отдельных ее подвидах) за счет стиля деятельности.

3. Исследования стиля вождения в группах водителей с разными социально-психологическими характеристиками.

4. Выявление особенностей корреляционных плеяд в группах аварийных и безаварийных водителей.

5. Выявление роли личностных особенностей в формировании стиля вождения в целом и его отдельных характеристик.

2.3. Гипотезы исследования

Общие гипотезы

1. Безопасность дорожного движения (как степень защищенности людей от ДТП и их последствий) связана со степенью адаптированности отдельных людей к участию в дорожном движении (для водителей – к процессу вождения автомобиля или автовождения).

Под адаптированностью как результатом адаптации понимается «степень достижения оптимального соответствия личности и окружающей среды (авт. – в процессе вождения), которое позволяет индивидууму удовлетворять актуальные потребности и реализовывать связанные с ними значимые цели (при сохранении психического и физического здоровья), обеспечивая в то же время соответствие психической деятельности человека, его поведения требованиям среды» [16].

2. Стиль вождения может выступать показателем адаптированности водителя к вождению.

Частные гипотезы к гипотезе 2:

1) стиль вождения водителя – это типичные, устоявшиеся (привычно своеобразные) особенности дорожного поведения водителя, а также система способов и средств осуществления им деятельности, типичные для водителя эмоциональные переживания и взаимодействия с другими участниками дорожного движения, предопределяющие уровень безопасности (аварийности) водителя (с одной стороны) и определяемые рядом устойчивых и переменных факторов (с другой);

2) стиль вождения можно описать через такие характеристики, как безопасность – риск, планирование – импульсивность, отношение к средствам безопасности, культура вождения, уверенность при парковке;

3) стиль вождения может быть оценен как опасный – безопасный (актуально и потенциально), эффективный – неэффективный, компенсированный – некомпенсированный. По особенностям стиля вождения можно прогнозировать безопасность – аварийность (актуальную – потенциальную) водителя.

3. Адаптированности водителя (в частности) и повышению безопасности дорожного движения (в целом) может способствовать психологическое обеспечение безопасного вождения, осуществляемое на этапах диагностики и отбора кандидатов в водители, адаптации к обучению вождению, адаптации к самостоятельному вождению и направленное на такие объекты, как пешеход (кандидат в водители), водитель, мастер производственного обучения (инструктор по практическому обучению вождению).

Частные гипотезы исследования

1. Психология водителей-автолюбителей (не работающих по найму) и водителей-профессионалов (работающих по найму) различается. В частности, личностные свойства по-разному сказываются на формировании отдельных характеристик стиля вождения профессионалов

и любителей (за исключением такой характеристики, как стиль деятельности). Вследствие существования различий психологическое обеспечение безопасного вождения для профессионалов и любителей должно иметь свои особенности.

2. Подготовленность пешехода (как кандидата в водители) к процессу вождения сказывается на скорости обучения практическому автовождению.

3. Подбор ученику инструктора с подходящим для него стилем вождения облегчает процесс адаптации к обучению вождению и закладывает базу гармоничного (эффективного и безопасного) стиля вождения.

4. Реализация дидактического принципа индивидуального подхода в обучении вождению может состоять в помощи кандидату в водители в выработке эффективного, надежного и безопасного стиля деятельности (избыточного, компенсирующего, компенсированного).

5. Компенсация условной пригодности к вождению может быть осуществлена за счет стиля вождения (в частности, за счет формирования таких характеристик, как планирование и средний уровень уверенности при парковке).

6. Стиль вождения как показатель адаптированности водителя к вождению (по показателям эффективности, безопасности и гармоничности) связан с типичными эмоциями, возникающими в процессе вождения, и с психологическим благополучием его личности.

7. Проведение диагностики и отсева профессиональных водителей (с учетом личностных качеств, способствующих формированию агрессивного или рискованного стиля вождения) и проведение коррекции личности неблагополучных в личностном отношении водителей-любителей может способствовать повышению числа водителей, склонных к безопасному вождению и повышению безопасности дорожного движения в целом.

8. Успешность и, как следствие, профессиональная устойчивость мастеров производственного обучения зависят от их стиля вождения (в частности, от общей культуры вождения и стиля деятельности) и уровня профессиональной психологической устойчивости (ППУ).

9. Диагностика мастеров производственного обучения по характеристикам стиля вождения и ППУ будет способствовать повышению уровня безопасности дорожного движения.

10. Диагностика кандидатов в водители-любители должна использоваться для обоснования значимости формирования компенсирующего стиля деятельности и формулирования рекомендаций по его

формированию или для проведения работы по коррекции личности водителя. Диагностика будущих профессиональных водителей должна проводиться для отсева лиц, склонных по личностным особенностям к рискованному и агрессивному стилям вождения.

В монографии приведены результаты эмпирического исследования, направленного на проверку ряда частных гипотез.

2.4. Методы исследования и обработки данных

Этапы эмпирического исследования «Исследование факторов, влияющих на адаптацию к обучению, успешность обучения и адаптацию водителей к участию в дорожном движении»:

1-й этап. Проверка гипотез, касающихся влияния подготовленности кандидата в водители на скорость обучения.

2-й этап. Проверка гипотез, касающихся влияния личностных особенностей на формирование отдельных характеристик стиля вождения.

3-й этап. Проверка гипотез, касающихся компенсирующего влияния формирования отдельных характеристик стиля вождения при условной пригодности водителя к водительской деятельности.

При обработке данных автор опирался на рекомендации А. Д. Наследова [182, 183], словарь-справочник по психодиагностике Л. Ф. Бурлачук и С. М. Морозова [32], использовал программу Excel.

Основные методы исследования и обработки данных (табл. 9)

Таблица 9

Основные методы эмпирического исследования

Название	Источник	Что оценивается с помощью методики
Авторская анкета для кандидатов в водители	Авторская разработка	Подготовленность к обучению вождению (опыт)
Опросник «Стиль вождения»	Авторская разработка	Основные характеристики стиля вождения
Авторский тест для оценки особенностей СМДС	Авторская разработка	Различия в представлениях о дорожных ситуациях, в оценке опасностей на дороге

Продолжение табл. 9

Название	Источник	Что оценивается с помощью методики
Авторская анкета для пешеходов	Авторская разработка	Типы дорожных ситуаций, в которых разные группы участников ДД испытывают напряженность, страх
Беседы с кандидатами в инструкторы и преподавателями по теории	Опрос о влиянии подготовленности на успешность обучения и об особенностях стиля деятельности и стиля вождения	Получение обратной связи о прогностичности методик, внесение корректив, изменений, дополнений
Данные об аварийности водителя	Данные водительской биографии	Сбор данных
Опросник Леонгарда–Шмишека	Практикум по конфликтологии	Акцентуации личности
Опросник Стреляу	Методические указания «Психологические методы диагностики свойств индивидуальности»	Свойства нервной системы
Красно-черная таблица	Лучшие психологические тесты. Методические указания Института профтехобразования	Скорость переключения внимания
Корректурная проба	Лучшие психологические тесты. Методические указания Института профтехобразования	Устойчивость и концентрация внимания, помехоустойчивость
Угловой глазомер	В.Л. Марищук «Методы диагностики в спорте». Методические указания Института профтехобразования	Точность оценки угловых расстояний
Линейный глазомер	Практикум «Методы психодиагностики в спорте». Методические указания Института профтеобразования	Точность оценки линейных расстояний

Окончание табл. 9

Название	Источник	Что оценивается с помощью методики
Анкета «Типичные эмоции» (составленная на основе подхода Тауб-ман – Бен-Ари)	Авторская анкета	Типичные эмоции, которые водитель испытывает в процессе вождения

2.5. Создание и апробация опросника «Стиль вождения»

Далее пойдет речь о логике работы при создании опросника «Стиль вождения», его диагностических возможностях и результатах работы с ним. Опросник является попыткой дополнить, а в определенных случаях и заменить существующие методы диагностики стиля вождения, основанные на внешнем наблюдении.

Одним из традиционных методов изучения особенностей дорожного поведения водителя на Западе является так называемый Кельнский автомобильный тест, используемый для контроля водительского поведения.

С помощью Кельнского автомобильного теста были получены результаты систематических наблюдений за водительским поведением, что явилось вкладом в развитие контрольных тестов по индивидуальной диагностике этого поведения. Проводимая в качестве теста пробная поездка включает 10 задач: 1) параллельное движение; 2) точность соблюдения полосы движения; 3) занятие свободного правого ряда; 4) обеспечение безопасности; 5) соблюдение дистанции; 6) оценка угрозы безопасности; 7) выявление нерешительности; 8) эффективность восприятия символов на дорожных указателях; 9) поведение в скоростном режиме по отношению к ограничителям скорости; 10) поведение в скоростном режиме в зависимости от обстановки. В целом оценка ведется по 169 пунктам (1 – правильные действия; 2 – неправильные; 0 – незарегистрированные) двумя сопровождающими наблюдателями на определенной контрольной трассе, разделенной на 67 участков наблюдения. 50 % надежности оценки соответствует показателю корреляции $r = 0{,}84$.

Эмпирические значения эффективности решения отдельных задач дали достоверную сопряженность между аварийностью и правонарушениями. Факторная структура, зарегистрированная с помощью этого теста, включает: 1) вождение, зависимое и независимое от обстановки; 2) вождение,

соответствующее или противоречащее правилам; 3) вождение осмотрительное или непредусмотрительное; 4) общий стиль поведения.

У этого теста есть как несомненные достоинства, так и определенные недостатки. Однократное наблюдение за водителем даже на трассе достаточной протяженности (как предусмотрено тестом – 30 км) все равно может не давать точных сведений относительно того, как человек ведет себя обычно: на дорожное поведение водителя влияет огромное количество факторов, о которых писали разные авторы [например, 276–284, 286–289, 291].

С аналогичными целями разработан тест пробных поездок для обучающихся водителей (r = 134). Определялась корреляция полученных на основе 44 показателей результатов вождения (пробега): 1) оценок инструктора по вождению (r = 0,48); 2) часов учебного вождения (r = 0,46); 3) более поздних оценок во время сдачи экзамена по вождению (r = 0,28). В отличие от Кельнского теста, основными факторами поведения являются: первичный уровень подготовки; динамика водительских действий; их зависимость от поставленных задач; риск во время вождения.

Единственное, что может считаться установленным достаточно точно при использовании Кельнского автомобильного теста, – это уровень автоматизации навыков или уровень подготовки, обученность водителя. Нахождение в ситуации внешнего наблюдения – серьезное испытание для водителя, тем более для начинающего. В таких условиях срабатывает известный в социальной психологии эффект присутствия [164, с. 226–235, 204], при котором наиболее заметными становятся доминантные реакции (то есть если кандидат склонен допускать ошибки, то при наблюдении они, скорее всего, проявятся).

Оба теста нацелены в большей степени на оценку поведения начинающего водителя, наличие признаков недостаточной подготовленности.

В случае же с водителем опытным, у которого навыки носят устойчивый характер, он может демонстрировать не обычное, а желаемое поведение. Чтобы нивелировать недостатки прямого наблюдения, а также получить представление об обычном поведении водителя, имеющего достаточный опыт вождения, необходимо расспросить его по определенному плану о его склонностях и привычках.

В последние годы распространен подход к оценке стиля вождения в условиях компьютерного и тренажерного моделирования условий и задач, возникающих в водительской деятельности. Например, в дипломной работе К. Глушко [49] была проведена попытка исследовать

стиль вождения водителей с помощью специального автотренажера, работа на котором сопровождается компьютерным моделированием ситуаций дорожного движения.

Учитывался большой круг психофизиологических показателей, а также анализировались когнитивно-стилевые особенности личности испытуемых. Были получены интересные результаты. На примере этого исследования можно показать, какие недостатки на данный момент имеет система компьютерного моделирования.

В первую очередь, некоторое сомнение вызывают два момента:

1. Правомерно ли исследование стиля вождения испытуемых, не имеющих водительского удостоверения (то есть не имеющих должного уровня подготовки к участию в дорожном движении даже в теоретическом отношении). Именно эти водители составили основную выборку исследования.

2. Оценивать и тем более прогнозировать стиль вождения в реальных условиях на основе поведения, продемонстрированного в компьютерной игре, вообще представляется не в полной мере информативным: как минимум, есть недостаток в получении соответствующих реальности кожных, кинестетических ощущений, а также вибрационных ощущений и равновесия. Это может сильно влиять на принятие решений и поведение испытуемых.

Игровая поездка, осуществляемая в моделируемых условиях, не дает переживания полноты ответственности за свою жизнь, транспортное средство, жизнь и здоровье других участников дорожного движения.

Кроме того, в моделируемых условиях отсутствует компонент взаимодействия с другими участниками дорожного движения, невозможно оценить влияние наличия или отсутствия «чувства габаритов» на поведение водителя. И, наконец, переживания участника эксперимента также носят особый характер: игровая поездка позволяет оценить свои силы и возможности, дает шанс пережить эмоции, вызываемые ситуациями риска, без какого-либо ущерба для себя, в связи с чем водители не только без опыта, но и с солидным стажем могут вести себя достаточно рискованно и агрессивно.

Таким образом, на данный момент такое моделирование представляет серьезный интерес для абстрактной обработки информации в процессе участия в дорожном движении, может быть полезным для исследования (и, возможно, для формирования) стиля деятельности, но в отношении других характеристик стиля вождения остается недостаточно информативным.

Для подтверждения данного вывода приведем ссылку на таллиннских ученых [308], разработавших программу корректировки водительского поведения (в тех случаях, когда оно носит рискованный характер). Программа основана на моделировании последствий принятия рискованных решений водителями, дает представление о негативных вариантах развития событий. При внедрении программы обнаружилось, что программа хорошо работает на водителях с малым опытом вождения (на выпускниках автошкол), тогда как в отношении водителей со стажем ее эффективность низка. Последние воспринимают моделируемые с помощью компьютера ситуации ДТП как игровые и не вносят коррективы в свое поведение, в большей степени доверяя собственному опыту.

Таким образом, можно сделать выводы, что существующие методики оценки водительского поведения (стиля вождения) имеют определенные недостатки (скорее даже ограничения), в связи с чем разработка и использование опросного метода является полезным и информативным методом (особенно при совместном использовании с внешним наблюдением или моделированием).

Опросные методы, при условии, что речь идет об изучении привычек водителя, проявляющихся в процессе вождения в обширном спектре дорожно-транспортных ситуаций, а также о вполне нейтральном выборе способов работы с информацией, могут как нельзя лучше способствовать установлению их особенностей. Наконец, некоторые вопросы, вошедшие в опросник, могут использоваться и как критерии для ведения внешнего наблюдения. Совместное же использование опросного и тестового методов может способствовать выявлению характерных для водителя особенностей вождения, расширяя возможности анализа причин небезопасного поведения и деятельности с недостаточным уровнем надежности, и давать основу для прогноза безопасности водителя.

Разработка и апробация опросника «стиль вождения»

Основные этапы апробации опросника:

1. Беседы с кандидатами в инструкторы о способах, средствах осуществления ими водительской деятельности.
2. Наблюдение за отдельными инструкторами и водителями (любителями и профессионалами) в процессе вождения.
3. Самонаблюдение в процессе вождения.

4. Опрос о стиле вождения и составление пилотажного опросника на основе результата опроса и интернет-поиска (25–30 человек) – поиск формы и ответов.
5. Создание пилотажного экспресс-опросника «Планирование – импульсивность» и опрос относительно аварийности – безаварийности водителей.
6. Создание двух вариантов опросника: вариант для профессионалов со шкалой лжи и вариант для любителей с описанием маршрута.
7. Сопоставление данных опросника «Стиль вождения» с опросником Леонгарда–Шмишека «Акцентуации личности».

7.1. Анализ всех данных без выделения групп.

7.2. Анализ данных с разбивкой по группам.

7.3. Сопоставление данных опросника с анкетой «Подготовленность к вождению».

8. Работа с экспресс-опросником «Планирование – импульсивность».
9. Проверка опросника на надежность: сравнение результатов измерений экспресс-шкалы «Планирование – импульсивность» и опросника «Стиль вождения» (со шкалой «Планирование – импульсивность»).
10. Анализ связей между характеристиками в разных группах испытуемых для оценки надежности (опросника).
11. Проверка валидности опросника.
12. Стандартизация опросника.

Результаты по апробации опросника «Стиль вождения»

Работа по созданию опросника «Стиль вождения» (прил. 6–8) была начата в 2008 г., а работа по его апробации продолжается до сих пор. В общую совокупную выборку исследования (табл. 10) вошли работающие по найму водители, студенты (закончившие автошколу и управляющие автомобилем со стажем вождения менее трех лет), кандидаты в мастера производственного обучения, проходящие подготовку в ИБДД СПбГАСУ, водители-любители (не работающие по найму со стажем вождения более трех лет).

Особый интерес для исследовательской работы представляют взаимосвязи между различными характеристиками стиля вождения (табл. 11–15), особенно в группах аварийных и безаварийных водителей. Стиль вождения представляется нам как набор характеристик, присущий конкретному водителю. В то же время у водителей из групп со сходными социально-психологическими характеристиками связи между

характеристиками стиля могут оказаться устойчивыми и определенными. Обнаружение различий в структуре взаимосвязей стилевых характеристик в группах безопасных и аварийных водителей может стать основой прогноза при определении потенциальной безопасности – аварийности водителя, что является предметом нашей дальнейшей работы.

Таблица 10

Описание выборки для апробации опросника (обработанные протоколы)

Шкала опросника	Количество испытуемых	Опросники и тесты, с которыми сопоставлялись результаты
Опросник в целом (в том числе шкалы «Культура вождения» и «Отношение к средствам безопасности»)	150	Опросник Леонгарда (120) Биографические данные (120) Данные относительно ДТП (150) Уровень подготовленности к обучению вождению при поступлении в автошколу (87)
Планирование – импульсивность	400	Красно-черная таблица (100) Анкетирование относительно типичных эмоциональных переживаний в процессе вождения (150) Опросник Стреляу (120)
Уверенность при парковке	100	Линейный и угловой глазомер (100) Корректурная проба (100) Красно-черная таблица (100)

Таблица 11

Анализ связей между отдельными характеристиками стиля вождения в группах, сформированных исходя из половых различий, наличия профессионального опыта вождения и уровня аварийности водителей

Сопоставляемые характеристики стиля вождения	Ж., 22 чел.	М., 65 чел.	Любители, 43 чел.	Профессионалы, 44 чел.	Безопасная группа (без ДТП), 53 чел.	Опасная группа, 34 чел.
Шкала безопасности (Б) и планирование	0,65	0,39	0,53	0,47	0,33	0,575

Окончание табл. 11

Сопоставляемые характеристики стиля вождения	Ж., 22 чел.	М., 65 чел.	Любители, 43 чел.	Профессионалы, 44 чел.	Безопасная группа (без ДТП), 53 чел.	Опасная группа, 34 чел.
Б и отношение к средствам безопасности (СБ)	–	0,43	0,35	0,37	0,27	0,39
Б и культура вождения (КВ)	0,63	0,58	0,57	0,59	0,53	0,66
Б и уверенность при парковке (УП)	–0,57	–	–0,48	–	–	–0,31
П и СБ	0,48	0,3	0,48	0,3	0,31	0,39
П и К	0,64	0,3	0,6	0,48	–	0,68
П и УП	–	0,35	–	–	0,22	–
СБ и К	–	0,36	0,43	–	–	0,42
СБ и УП	–	–	–	–	–	–
К и УП	–0,48	–	–	–	–0,32	–

Таблица 12

Анализ связей между отдельными характеристиками стиля и акцентуациями характера в группах любителей и профессионалов (показаны только значимые корреляционные связи)

Акцентуации личности	Характеристики стиля вождения				
	Безопасность	Планирование	Средства безопасности	Культура вождения	Уверенность при парковке
Водители-любители (43 чел.)					
Педантичные	–	0,35 (при 50 испытуемых)	–	–	–
Гипертимные	–	–	–	–	0,24 (на уровне тенденции)

Окончание табл. 12

Акцентуации личности	Характеристики стиля вождения				
	Безопасность	**Планирование**	**Средства безопасности**	**Культура вождения**	**Уверенность при парковке**
Сензитивные	–	–0,25	–	–0,33	–
Циклотимные	–	–	–0,3	–	–
Аффективно-экзальтированные	–	–	–	–	–0,33
Водители-профессионалы (44 чел.)					
Ригидные	–	На уровне тенденции	–	–	–
Возбудимые	–0,36	–	–	–	–
Дистимные	–	–	–	–	–
Сензитивные	–	–	–	–0,25	0,31
Циклотимные	–	–	0,24	–	–
Подвижность нервных процессов (при 100 испытуемых)	Не исследовано	–0,22	Не исследовано	Не исследовано	Не исследовано

Таблица 13

Оценка влияния наличия возможного переноса навыков на формирование отдельных характеристик стиля вождения, а также на уровень аварийности водителей

Сопоставляемые характеристики	Водители-любители	Водители-профессионалы
Уровень подготовки и безопасность	–	–
Уровень подготовки и планирование	–	0,34
Уровень подготовки и средства безопасности	–	–
Уровень подготовки и культура вождения	–	–
Уровень подготовки и уверенность при парковке	–	0,33
Уровень подготовки и безаварийность	0,2 (На уровне тенденции)	–0,33

При анализе связей между характеристиками стиля вождения в группах водителей с разными социально-психологическими характеристиками особое внимание привлекло наличие отрицательной корреляционной связи между склонностью к безопасному дорожному поведению (основанному на соблюдении правил дорожного движения) и уверенностью при парковке (r = –0,3 при уровне значимости 0,001; n = 121), зафиксированной при рассмотрении совокупной выборки.

Таблица 14

Связи между отдельными характеристиками стиля вождения в разных группах водителей

Сопоставляемые шкалы опросника	Вся выборка (118 чел.)	Опасная группа («аварийщики») (41 чел.)	Безопасная группа (без ДТП или попавшие в них по чужой вине) (77 чел.)
Безопасность (Б) и планирование (П)	0,43	0,48	0,35
Б и СБ (отношение к средствам безопасности)	0,43	0,48	0,39
Б и К (культура дорожного поведения)	0,55	0,61	0,58
Б и УП (уверенность при парковке)	–0,3	–0,4	–0,27
П и СБ	0,46	0,53	0,36
П и К	**0,45**	**0,54**	**0,33**
П и УП	0,004	–0.06	0,04
СБ и К	0,45	0,44	0,47
СБ и УП	–0,17 (есть связь при 0,1)	–0,17	–0,16
К и УП	**0,11**	**0,12**	**–0,19 при 0,1**

Таблица 15

Связи между отдельными характеристиками стиля вождения в разных группах водителей (на первоначальной выборке)

Сопоставляемые характеристики стиля вождения	Безопасная группа (без ДТП) (53 чел.)	Опасная группа (34 чел.)
Шкала безопасности (Б) и планирование	0,33	0,575
Б и отношение к средствам безопасности (СБ)	0,27	0,39
Б и культура вождения (КВ)	0,53	0,66
Б и уверенность при парковке (УП)	–	–0,31
П и СБ	0,31	0,39
П и К	**0,17 (не значима)**	**0,68**
П и УП	0,22	–
СБ и К	–	0,42
СБ и УП	–	–
К и УП	**–0,32**	**0,047**

В табл. 16 представлены средние баллы и стандартное отклонение для отдельных шкал опросника «Стиль вождения».

Таблица 16

Средние баллы и стандартное отклонение по отдельным шкалам опросника «Стиль вождения» (при 120 испытуемых)

Характеристика стиля вождения	Баллы		
	Высокие	Средние	Низкие
Безопасность – риск	Выше 36	24–35	23 и ниже
Планирование	25 и выше	19–24	18 и ниже
Культура вождения	34 и выше	26–33	25 и ниже

Окончание табл. 16

Характеристика стиля вождения	Баллы		
	Высокие	Средние	Низкие
Уверенность при парковке	9–12 при высоком интегральном показателе культуры	5–8	4 и ниже
Отношение к средствам безопасности	23 и выше	16–22	15 и ниже
Интегральный показатель культуры дорожного поведения	Высокие баллы по всем шкалам (за исключением уверенности при парковке: здесь могут быть средние)	Предпочтительны высокие баллы по безопасности и культуре и средние баллы по остальным шкалам	Низкие баллы по всем шкалам (высокие по уверенности при парковке)

Шкалы опросника «Стиль вождения» и оцениваемые с их помощью параметры

Шкалы опросника направлены на диагностику пяти основных характеристик стиля вождения, каждая из которых с позиций советско-российского и западного подходов может быть характеризована следующим образом (табл. 17):

Таблица 17

Краткая характеристика отдельных шкал опросника «Стиль вождения»

Шкала опросника	Краткая характеристика
Безопасность – риск	Стиль вождения (в западном варианте)
Планирование – импульсивность	Стиль деятельности
Отношение к средствам безопасности	Стиль вождения
Культура вождения	Стиль вождения (в западном варианте)
Уверенность при парковке	Стиль вождения

Планирование – импульсивность

Для измерения стиля деятельности появилась шкала «Планирование – импульсивность». Характеристика стиля «Планирование – импульсивность» связана со склонностью водителей к планируемому выверенному процессу вождения и соответственно управления автомобилем, стремлением прогнозировать появление определенных элементов дорожной среды, перекрестков с определенными особенностями схем организации дорожного движения, в определенной мере предвидеть (просчитывать, антиципировать) дорожную ситуацию (в противовес ситуативному, импульсивному поведению на дороге). Склонность водителей к планированию проявляется в первую очередь в особенностях получения информации о дорожной среде, а точнее в стремлении опираться на знания о ней, сохраненные в долговременной памяти, а не реагировать по ситуации. Об этой характеристике и шкале опросника, направленной на ее диагностику, а также о многолетней работе автора с этой шкалой написано в ряде работ [145, 147, 148, 150, 153–160].

Безопасность – риск и уверенность при парковке

Исходя из того, что в деятельности водителя можно выделить два подвида деятельности (как уже было показано в первой главе), осуществляемых в практически противоположных условиях и параллельно предъявляющих различающиеся требования к психике водителей, представлялось целесообразным выделить две следующие характеристики стиля вождения:

- безопасность – риск (эта характеристика имеет прямую связь с движением водителя непосредственно в условиях дорожного движения; выраженность того или иного полюса в дорожном поведении водителя имеет отношение к его склонности соблюдать или нарушать правила дорожного движения, чаще прибегать к более или менее рискованным маневрам);
- уверенность – неуверенность при парковке: данная характеристика связана со стремлением или избеганием водителя осуществлять парковку в особо ограниченных условиях.

Шкала «Безопасность – риск»

Оценивать склонность к риску конкретного водителя можно с помощью наблюдения за его дорожным поведением, желательно в разных условиях и разных типах дорожных ситуаций. Частота нарушений правил дорожного движения (ПДД) водителем (даже без последствий

в виде ДТП) является признаком, по которому следует относить водителя в категорию потенциально опасных. Нарушение ПДД – это определенный риск, а как показано, например, в [88, с. 46–47; 55], чем чаще человек рискует, тем чаще за это приходится «расплачиваться» (тем вероятнее и формирование предпосылок к развитию аварийной обстановки, и наступление развязки с соответствующими последствиями для водителя). При разработке шкалы «Безопасность – риск» Ю. И. Лобановой и Н. Ю. Лебедевой много времени было посвящено изучению правил дорожного движения, а также разработанной в ГИБДД системе кодов [8, 76], предназначенной для оценки нарушений ПДД водителями (например, см. справочную информацию по проведенному анализу аварийности на территории Московского района за 12 месяцев 2010 года отдела государственной инспекции безопасности дорожного движения управления внутренних дел по Московскому району Санкт-Петербурга).

Из общего набора нарушений ПДД, фиксируемых ГИБДД, отбирались те, что являются более распространенными (не требуют особых элементов дорожной среды).

Кроме того, при формулировании вопросов мы ориентировались на критерии безопасности водительской деятельности, сформулированные в работе Е. Н. Ивановой [82, с. 27]. Это следующие факторы:

- «скорость и ее регулирование;
- сигнализация;
- следование маршруту при движении по полосе;
- соблюдение правил приоритета;
- соблюдение дистанции;
- обеспечение безопасности всех участников дорожного движения».

Практически все перечисленные типы ситуаций так или иначе рассматриваются в авторском опроснике «Стиль вождения». Конечно, наблюдение за водителем в реальных условиях дорожного движения при ориентировке на те же самые критерии может стать основой как для дополнительной оценки опросника по его валидности и надежности [32, 182, 183], так и для диагностики стиля конкретного водителя.

Из общего набора нарушений правил дорожного движения (ПДД), фиксируемых в ГИБДД, отбирались те, что не требуют особых элементов дорожной среды (редко встречающихся знаков, разметки), так как чем реже человек оказывается в соответствующих условиях, тем реже у него существует возможность действовать в них против правил. Кроме того, были исключены вопросы относительно особо тяжелых

нарушений (например, управление ТС в нетрезвом состоянии), так как осознание их тяжести могло спровоцировать опрашиваемых на заведомо ложные показания. Кроме того, при формулировании вопросов принимались во внимание критерии безопасности водительской деятельности, сформулированные в работе Е. Н. Ивановой [82, с. 27].

Уверенность при парковке

Характеристика «уверенность при парковке» в наибольшей степени соответствует выбранному нами определению стиля вождения. В опроснике мы оцениваем в первую очередь привычно своеобразное (типичное) для водителя поведение в ситуациях парковки автомобиля. Это поведение может предопределяться психофизиологическими характеристиками (недостаточно развитым глазомером), личностным особенностями (чрезмерно вежливым и уважительным отношением к другим участникам дорожного движения), субъектно-деятельностными особенностями (отсутствием или недостаточной подготовкой, то есть несформированностью соответствующих способов и средств для данного подвида деятельности, а также отсутствием соответствующих компенсационных механизмов) и т. д.

Отношение к средствам безопасности

Шкала появилась в первую очередь благодаря автору книги «Психология безопасности вождения» Н. Нарицыну [181]. Однако в шкалу были включены вопросы, не только касающиеся упомянутых им особенностей отношения отдельных групп водителей к ремням безопасности или к скорости, но и многие другие, так или иначе связанные с активной и пассивной безопасностью [81].

Характеристика «отношение к средствам (активной и пассивной) безопасности» занимает особое место среди остальных. Во-первых, она (характеристика) отражает стремление водителя к обеспечению собственной безопасности при участии в дорожном движении:

- за счет возможностей, предоставляемых ему техническим оснащением транспортного средства (использование ремней безопасности, наличие подушек безопасности, исправность транспортного средства);
- грамотного управления ТС (соблюдение скоростного режима, соблюдение дистанции, учета особенностей передне- или заднеприводного автомобиля);
- ответственного подхода к выбору обуви, одежды, аксессуаров для управления ТС (обувь на среднем каблуке, отсутствие элементов одежды, путающихся в педалях, и т. д.).

Во-вторых, это показатель его подготовленности к участию в дорожном движении (некоторые из параметров, включенные в данную шкалу, прописаны в правилах дорожного движения и должны изучаться в автошколе).

В-третьих, данная характеристика «отношение к средствам безопасности» показывает (а шкала опросника, соответственно, позволяет это оценить) в определенной степени отношение водителей к предписаниям как таковым, способность противостоять социальным стандартам, стереотипам, социальному давлению.

Культура дорожного поведения (культура вождения)

Важное значение имеет и оценка такой характеристики стиля вождения, как культура вождения (дорожного поведения). Среди предметов, которые изучали водители в автошколах в России, не было дисциплины «Этика водителя» или «Вежливость на дороге» (см., например, [200]), этот предмет появился только в примерных учебных программах 2014 года [314]. Таким образом, одна из причин невежливости водителя может заключаться в элементарной необразованности, незнании сигналов вежливости, используемых другими участниками дорожного движения. Кроме того, вежливое поведение на дороге может противоречить правилам дорожного движения, таким образом, водитель может оказаться не вполне вежливым, но законопослушным. Наконец, некоторые водители могут быть не в состоянии применить знаки вежливости в требуемых дорожных ситуациях (например, не успевать одновременно заканчивать маневр и благодарить «аварийкой» водителя, уступившего полосу для движения, бояться отвлекаться от дороги). Таким образом, такая характеристика, как «вежливость», – истинно черта стиля вождения, так как вежливое поведение не всегда самое эффективное в плане достижения конечной точки маршрута, но самое личностно зависимое. Шкала «Культура дорожного поведения» в большей степени учитывает степень знакомства водителя с теми или иными предписаниями дорожного этикета. В целом же уровень культуры дорожного поведения конкретного водителя фактически отражается во всех вопросах опросника и влияет на формирование всех характеристик. Однако в работе для статистической обработки используются результаты только по этой шкале, в остальных случаях используется качественный анализ.

В целом опросник позволяет через оценку характеристик стиля вождения получить представление об уровне культуры дорожного поведения конкретного водителя. Культура дорожного поведения

водителей – это составная часть транспортной культуры всех участников дорожного движения, которая является одним из основных направлений работы по повышению безопасности дорожного движения.

Культура вождения определяется рядом установок, реализующихся в дорожном поведении водителя (особенности которого обозначаются нами как составная часть стиля вождения), в том числе:

- установка на безопасное поведение, базирующаяся на знании и соблюдении ПДД (эта установка оценивается с помощью шкалы опросника, названной нами «Безопасность – риск»);
- установка на использование средств безопасности (эта установка оценивается шкалой «Отношение к средствам безопасности»);
- установка на вежливое взаимодействие с другими участниками дорожного движения (предупредительное информирование и внимательное отношение) (шкала «Культура вождения»);
- установка на культуру внедорожного поведения (в первую очередь на прилегающих территориях, в том числе при парковке) (шкала уверенности при парковке).

При этом реализация установок, определяющих общий уровень культуры дорожного поведения водителя, осуществляется на основе сформированных у него навыков, используемых им способов и средств осуществления совмещенной многокомпонентной водительской деятельности.

Шкала «Культура вождения» на данный момент представляется несколько узкой для того содержания, которое бы хотелось в итоге в нее вложить. В базовом варианте в шкалу вошли только вопросы, касающиеся непосредственного обмена информацией и взаимодействия (то есть по сути уже общения) между водителями при решении конкретных задач, возникающих в процессе участия в дорожном движении. Однако общение встраивается в вождение, возникая не только в связи с обменом информацией, вызывая определенные эмоциональные переживания и влияя обратным ходом и на результаты вождения как деятельности, и даже подчас на стратегию вождения (см., например, Таубман – Бен-Ари [289]).

Транспортная культура водителя

Подчеркнем, что разработанный нами опросник в целом позволяет оценить общий уровень транспортной культуры водителя.

Шкала лжи

Введена для проверки правдивости ответов испытуемых (заимствована частично из опросника Г. Айзенка).

Вариант шкалы лжи: описание типичного маршрута.

Опишите ваш типичный маршрут движения (тот, по которому вы ездите чаще всего, например, на работу или навестить родителей) через начальную и конечную точки (улицы).

Назовите приблизительное (вероятное) время в пути (без учета пробок).

Типичная скорость движения.

Количество перестроений (наиболее вероятное) (желательно посчитать, если это предоставляется возможным).

Количество обгонов (желательно подсчитать, если это возможно).

2.6. Выборка эмпирического исследования (в привязке к этапам)

Выборка эмпирического исследования представлена в табл. 18.

Таблица 18

Выборка эмпирического исследования

Этап исследования № 1	Объект исследования	Методика	Количество испытуемых, чел.
Апробация	Студенты (молодые водители – любители с в/у и стажем менее трех лет)	Пилотный вариант № 1 опросника «Стиль вождения»	20
	Инструкторы (этап подготовки)	Пилотный вариант № 2	20
Основной	Инструкторы, водители-любители и водители-профессионалы (стаж более трех лет)	Две версии опросника (для любителей и для профессионалов)	120
	Те же	Анализ данных (компенсация)	80
	Те же	Только шкала «Планирование – импульсивность» и опросник Стреляу	125

Продолжение табл. 18

	Студенты и курсанты ИБДД, заочники	Характеристики внимания (красно-черная таблица) [161] и шкала планирования	100
	Студенты и курсанты ИБДД	Линейный и угловой глазомер и уверенность при парковке	100
	Опрос водителей в интернете	Планирование, аварийность – безопасность	150
	Молодые водители (стаж до трех лет) и данные интернет-опроса	Типичные эмоции, аварийность, планирование – импульсивность	60
Всего, чел.	775 (часть протоколов в обработке)		
Этап исследования № 2	**Объект исследования**	**Методика**	**Количество испытуемых, чел.**
Апробация	Студенты как кандидаты в водители	Пробный вариант (ретроспективный опрос)	42
Основной	Инструкторы и студенты с в/у как кандидаты в водители	Анкета (ретроспективный опрос)	137
	Обучающиеся автошколе на этапе завершения обучения и студенты как кандидаты в водители	Модифицированный вариант (ретроспективный опрос)	129
	Доп. данные	Модифицированный вариант (проверка прогнозов) (ретроспективный опрос)	200 (кандидаты в инструкторы)
Всего, чел.	510		

Окончание табл. 18

Этап исследования № 3	**Объект исследования**	**Методика**	**Количество испытуемых, чел.**
Апробация	Пешеходы-пешеходы и пешеходы-водители	Анкета для пешеходов-пешеходов и пешеходов-водителей	74
		Проективная методика	44
Основной	Пешеходы из групп с разными социально-психологическими характеристиками	Ситуации	Минимум 284
	Пешеходы, попавшие в ДТП	Статистика ГИБДД: анализ	236
	Дополнительно инструкторы и кандидаты в водители	Ситуации	Минимум 15
	Пешеходы-пешеходы и пешеходы-водители (17–22 года)	Модели ДС и характеристики внимания, оперативная память	200
Всего, чел.	836		
Дополнительные исследования	Кандидаты в мастера производственного обучения и в преподаватели по теории в автошколах	Групповые беседы о факторах, влияющих на дорожное поведение водителей, способах осуществления водительской деятельности и ее отдельных подвидов, влиянии уровня подготовленности на результаты обучения, рефлексии парковки, стиле вождения	800
Всего, чел.	2921		

Глава 3. ЭМПИРИЧЕСКОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ ФАКТОРОВ, ВЛИЯЮЩИХ НА УСПЕШНОСТЬ АДАПТАЦИИ ЧЕЛОВЕКА К ВОЖДЕНИЮ

3.1. Эмпирическое исследование влияния подготовленности ученика к отдельным подвидам водительской деятельности на скорость адаптации к процессу обучения вождению и успешность адаптации к вождению в целом

Наличие опыта у взрослых обучаемых (см. гл. 1) может и должно использоваться при психолого-педагогическом проектировании. Поэтому изучение и понимание основных закономерностей влияния отдельных элементов опыта на эффективность подготовки (в том числе водителей) имеет большое значение.

Для того чтобы точнее оценить влияние особенностей спортивной подготовки на успешность подготовки кандидатов в водители, Ю. И. Лобановой, Н. Ю. Лебедевой, Л. В. Комковой был проведен ряд эмпирических исследований [145, 148, 159, 302]. Исследования были начаты в 2008 году, когда по стандартной программе на обучение практическому вождению в автошколах отводилось 32 часа (в период 2000–2010 гг.) [63, 200]. При этом периодически поднимался вопрос о необходимости изменения стандартной программы подготовки водителей автотранспортных средств из расчета увеличения числа часов на практику. Как известно, исходя из ориентировки на увеличение часов обучения, были произведены изменения в учебных программах в 2010, а затем в 2014 годах (см., например, [63, 200, 314]). Изменения такого рода подразумевают под собой возрастание стоимости процесса

обучения (и времени) в значительных масштабах, которых возможно избежать при полноценном использовании возможностей психологии в педагогическом проектировании.

В ходе проводимых исследований проверялась гипотеза эффективности перехода от общей для всех к дифференцированным программам обучения, при построении которых бы учитывались как индивидуально-психологические и личностные особенности обучаемых, так и наличие у них определенного опыта, полезного для более быстрого формирования навыков управления автомобилем (обязательно). Подразумевалось, что проведение психологической диагностики и выдача рекомендаций конкретному кандидату в водители программы обучения, соответствующей его опыту, может сократить и экономические затраты, так как в этом случае через пролонгированный (и, соответственно, более дорогой вариант программы) будут проводиться не все обучаемые, а только определенная их часть.

Как известно [63], в стандартную программу (на момент написания монографии, весна 2014 года) включены занятия на площадке (для формирования набора динамических стереотипов) и в городе (где большее внимание уделяется способности правильно оценивать и прогнозировать ситуацию на дороге), так как вождение связано с формированием двигательных навыков, с одной стороны, и навыков прогнозирования ситуации, с другой.

Соответственно, дифференциация (индивидуализация) учебных программ в практической их части могла бы быть произведена в двух направлениях:

1. Сокращение (или удлинение) программы: использование возможностей положительного переноса (интерференции) [214, с. 112–113; 190] навыков могло бы существенно ускорить процесс обучения (а при отрицательном переносе удлинить).

2. В содержательном отношении – наличие опыта у обучаемых в той или другой области может служить основой для смещения акцентов (перераспределения часов) в пользу проведения с ними занятий определенного плана (с упором на развитие тех или иных качеств или формирования тех или иных умений и навыков).

Подходя к вопросу о выборе элементов опыта, которые могут сказываться на процессе и результатах обучения, можно опереться, например, на пособие В. М. Виноградова [219], в котором в качестве одного из методов диагностики используется оценка уровня координации

кандидатов в водители с помощью элементов игры в баскетбол (ведение мяча между стойками, бросок в кольцо). Понятно, что данное упражнение лучше выполнит человек, имеющий соответствующую спортивную подготовку. Однако курсанты автошкол могут иметь различный спортивный опыт, который может стать как хорошей основой для переноса навыков, так и (возможно) препятствовать освоению водительской деятельности. В ходе исследования предстояло выяснить, занятия какими видами спорта в наибольшей степени способствуют успешному обучению вождению автомобиля.

Например, поскольку очевидно, что занятия отдельными видами спорта способствуют развитию моторной памяти (например, фигурное катание), формированию способности прогнозирования ситуаций взаимодействия (командные виды спорта или единоборства), могут уменьшать время реакции на движущийся объект (теннис), то при построении программ обучения имеет смысл учитывать наличие соответствующего опыта. Вопрос заключается в выборе подхода к оценке и учету такого опыта.

Для оценки влияния имеющегося у обучаемых опыта на эффективность обучения практическому вождению (по действующей на тот момент 32-часовой программе) группе испытуемых, прошедших курс обучения в автошколе, предлагалась анкета, содержащая набор вопросов, касающийся (см. прил. 5):

- опыта управления велосипедом, мотоциклом и автомобилем до прихода в автошколу (как в сельской местности, так в городских условиях);
- опыта занятий спортом (в видах, наиболее перспективных для формирования навыков управления автомобилем, а именно: игровых видах спорта, теннисе, гимнастике, фигурном катании и т. п.);
- опыта участия и успешности оценки дорожных ситуаций (как в качестве пешехода, так и в качестве минимального штурмана).

В конце анкеты предлагался вопрос относительно количества часов, затраченных на обучение непосредственно для сдачи экзамена (удалось ли достичь необходимого уровня автоматизации навыков управления автомобилем), а также условия получения водительского удостоверения.

При анализе анкет студенческой группы, обучавшейся по действующей программе в реалиях российской действительности, оказалось, что в этой группе достаточно большое количество лиц (33 из 42 человек или 78,57 % из 100 % опрошенных) сумели получить водительское удостоверение после 32 часов наката (самостоятельно сдали экзамен по практическому вождению без привлечения дополнительных социальных

контактов). Несомненно, на результате сказались половозрастные характеристики группы (средний возраст 20 лет, 36 мужчин и всего 2 женщины), однако сложно отрицать и влияние имеющегося опыта. Так, среди сдавших экзамен в ГИБДД без так называемой «страховки» 31 испытуемый набрал при работе с авторской методикой больше 7 баллов (что возможно при положительных ответах на вопросы как о наличии навыков управления каким-либо ТС, так и в оценке дорожных ситуаций). Среди тех, кто не сумел сдать экзамен самостоятельно с первого раза, были сообщившие об отсутствии всякого опыта, либо имевшие недостаточный опыт в конкретной области (формирования динамических стереотипов или оценки дорожных ситуаций) (8 испытуемых из 9 или 88,8 % из 100).

Предварительный вывод, который можно было сделать на основе анализа полученных в результате пилотажного исследования данных: обучение в рамках 32-часовой программы эффективно лишь в отношении лиц с определенной базовой подготовкой. Чаще всего такой базой является наличие опыта управления велосипедом в условиях дорожного движения в городе либо навыки управления мопедом и автомобилем. Отсутствие подготовки такого плана не дает возможности уложиться в предписанные программой 32 часа. Обучаемые вынуждены прибегать к дополнительным занятиям с инструкторами.

Далее было проведено сравнение двух групп испытуемых. Первая – студенты 3-го курса СПбГАСУ, только что прошедшие подготовку в автошколах по существующей программе (всего 42 человека, из которых 9 человек не сумели сдать экзамен самостоятельно после прохождения стандартного курса обучения). Вторая группа – лица, проходившие в 2008 году курс обучения в ЦБДД СПбГАСУ на получение удостоверения инструктора (кандидаты в мастера производственного обучения). Во второй группе оказались люди, получавшие водительские удостоверения в разное время и обучавшиеся вождению по различным (в том числе по количеству часов и длительности процесса обучения в целом) программам. В группе кандидатов в инструктора (в отличие от студенческой) не оказалось лиц, которые при подготовке экзамена платили так называемую «страховку». Такой результат в этой группе был вполне ожидаемым, так как стремление кандидатов, получив соответствующую профессиональную переподготовку, впоследствии проводить обучение практическому вождению должно поддерживаться достаточно уверенным поведением в рамках дорожного движения. Это возможно при наличии у кандидатов положительного (безаварийного) опыта

участия в дорожном движении, что вероятнее всего возможно при соответствии индивидуально-психологических и личностных качеств кандидатов требованиям водительской профессии.

В группе инструкторов только трое (из 19) имели недостаточный опыт, который, по-видимому, был скомпенсирован более продолжительным временем обучения (они обучались в рамках полугодовой программы ДОСААФ). Один сдал экзамен после подготовки по 32-часовой программе, однако его опыт прежде всего касался навыков управления автомобилем.

Сравнение студенческой и инструкторской групп продемонстрировало важность учета наличия индивидуального опыта при обучении вождению и других факторов, которые должны приниматься в расчет при педагогическом проектировании программ обучения.

На основе результатов пилотажного исследования [302] были сделаны предварительные выводы относительно содержательных аспектов дифференцирования программ. В зависимости от конкретной ситуации (опыта конкретного ученика) необходимо либо акцентировать внимание на формировании динамических стереотипов (на тренажерах, с помощью идеомоторной тренировки, в условиях площадки), либо на отработку анализа дорожных ситуаций.

На основе результатов проведенного исследования была составлена авторская анкета (прил. 1), с использованием которой проводились два самостоятельных этапа эмпирического исследования.

Анализ особенностей и уровня подготовки курсантов автошкол к обучению вождению и их влияние на успешность обучения

На следующем этапе работы привлекалась более обширная выборка испытуемых и использовались два варианта анкеты: апробированная и модифицированная.

Успешность обучения вождению кандидатов в водители оценивалась в работе по результатам сдачи экзамена по практическому вождению (в городе) в ГИБДД по двум причинам:

1. На результатах сдачи экзамена по практическому вождению (как и любого другого экзамена) сказывается уровень нервно-психического напряжения учеников, связанный со сформированностью (уровнем автоматизации) навыков практического вождения. Не проводя

дополнительных исследований, трудно определить, чем в большей степени вызвано напряжение: недостаточной готовностью навыков или особенностями стрессовой реакции ученика [214, с. 114–115]. Однако несомненно, что чем хуже подготовлен ученик, тем вероятнее и выраженность у него нервно-психического напряжения.

2. Пересдача экзамена в ГИБДД кандидатом в водители автоматически предполагает увеличение часов обучения (по сравнению со стандартной программой) за счет дополнительных занятий. Таким образом, сдавшие экзамен не с одного раза больше времени учатся вождению с инструктором. Это фактически означает, что стандартная 32-часовая программа оказалась для них недостаточной (для автоматизации навыков управления автомобилем или саморегуляции психического состояния).

Авторы исследования отдавали себе отчет в том, что сам факт сдачи экзамена в ГИБДД не является единственным критерием успешности обучения, поэтому часть испытуемых опрашивалась и в отношении практического применения навыков вождения. Большинство из них (имеющие возможность управлять автомобилем) после сдачи экзамена водили автомобиль самостоятельно.

Выборка исследования и ее характеристика представлены в табл. 19, 20.

Таблица 19

Социально-профессиональная характеристика выборки

Студенты	Будущие инструкторы	Работающие	Всего
64	41	32	137

Таблица 20

Характеристика выборки в зависимости от программы, по которой проходило обучение вождению (чел.)

Характеристика группы	Стандартная 32-часовая программа	Обучение от 3,5 месяцев до 2 лет	Всего обучаемых
Женщины	25	0	25
Мужчины	81	31	112
Всего	106	31	137

Группа обучавшихся по стандартной на момент проведения исследования 32-часовой программе обучения практическому вождению была поделена по гендерному признаку. Успешность обучения в мужской и женской подгруппах отличалась (табл. 21).

Таблица 21

Успешность обучения по стандартной программе в зависимости от пола, чел.

Характеристика группы	Особенности сдачи экзаменов			Всего
	Сдавшие экзамен с 1-го раза	Сдавшие экзамен со 2–4-го раза	Сдавшие экзамен с использованием административного ресурса	
Женщины	5	10	10	25
Мужчины	14	11	56	81
Всего	19	21	66	106

По результатам проведенного исследования были сделаны следующие выводы:

1. По стандартной (действующей на конец 2008 года 32-часовой программе) успешнее обучались мужчины (что не противоречит данным А. Бонна, который утверждает, что среднестатистический лучший водитель все же мужчина) [30, с. 10].

2. В группе обучавшихся по пролонгированным программам (от 4 месяцев до одного года) процент сдачи экзамена с первого раза выше.

Но надо отметить особенности людей, составивших эту группу. В нее вошли ученики центра безопасности дорожного движения (ЦБДД), обучавшиеся по программе подготовки инструкторов по практическому вождению. Таким образом, конечно, на результатах сдачи экзамена могло сказаться все то же гипотетическое большее соответствие профессионально важных качеств (ПВК) водителя требованиям водительской деятельности у представителей группы будущих инструкторов.

3. В группе, обучавшейся по стандартной программе, с первого раза сдали экзамен лица с более высоким уровнем подготовки.

Следовательно, обучение по пролонгированным программам требует менее высокого уровня подготовки. В то же время более продолжительное обучение компенсирует недостаточный уровень подготовки.

4. Анализ данных показывает, что экспериментальная группа (а именно кандидатов в инструкторы) отличается особыми характеристиками: лица с высоким и средним уровнем подготовки в ней преобладают (табл. 22).

Таблица 22

Средние баллы, оценивающие уровень подготовки обучаемых по авторской анкете, в группах с разным уровнем успешности сдачи экзамена

Успешность сдачи экзамена	Не сдавшие экзамен	Сдавшие экзамен со 2–4-го раза	Сдавшие экзамен с 1-го раза	Нестандартная программа
Средний балл	5,28	5,89	7,54	6,87

Уровень подготовленности к обучению (в определенном смысле это можно было бы назвать адаптированностью к участию в дорожном движении) отразился на успешности обучения (определяемой по успешности сдачи экзамена по практическому вождению) (табл. 23).

Рассмотрим следующие группы кандидатов в водители:

1. Обучавшиеся по стандартной (на 2000–2010 гг.) 32-часовой учебной программе и успешно сдавшие экзамен по практическому вождению с 1-го раза: средний балл по подготовленности к обучению вождению 7,54 (по авторской анкете).

2. Обучавшиеся по той же программе и сдавшие экзамен со 2-го, 3-го и 4-го раза: средний балл по анкете в группе 5,89.

3. Обучавшиеся по той же программе и не сдавшие самостоятельно экзамен: средний балл 5,28.

4. Обучавшиеся по программам, действующим до 2000 года (ДОСААФ, профтехучилищ и т. п.), и успешно сдавшие экзамен с 1-го раза: средний балл 6,87.

В табл. 23 приведены результаты сравнения средних баллов отдельных групп.

Таблица 23

Различия между средними баллами в группах, сдавших и не сдавших экзамен по практическому вождению автомобиля

Номера сравниваемых групп	Различия в баллах между группами	Уровень значимости различий между группами
1 и 2	1,65	При 0,001
1 и 3	2,26	При 0,001
1 и 4	0,67	Не значимо
2 и 3	0,62	»
2 и 4	0,98	»

Из данных табл. 24 видно, что на успешности сдачи экзамена по вождению (и на успешности самого процесса обучения, соответственно) наиболее благоприятным образом сказываются занятия командными видами спорта и теннисом. Процентное соотношение успешно и неуспешно сдавших экзамен по вождению в группах с отличающейся базовой спортивной подготовкой различное.

Таблица 24

Влияние конкретной спортивной подготовки на успешность обучения вождению, чел.

Особенности спортивной подготовки группы	Успешность сдачи экзамена по практическому вождению			Всего
	Не сдавшие экзамен	Сдавшие со 2–4-го раза	Сдавшие с 1-го раза	
Командные виды спорта	5	10	33	48
Теннис	2	3	19	24
Другие варианты	13	9	15	37
Всего	20	22	67	109

Оценка влияния право-левополушарности на успешность обучения практическому вождению

Проведение билатеральной пробы показало, что большую успешность в сдаче экзамена по вождению имели лица с доминантным левым полушарием (табл. 25):

Таблица 25

Успешность сдачи экзамена по практическому вождению в группах право- и левополушарных обучаемых, %

Характеристика группы по доминантности полушарий	Успешность сдачи экзамена		Всего
	Не сдавшие экзамен	Сдавшие экзамен самостоятельно	
Правополушарные и амбидекстры	50	50	100
Левополушарные	13,16	86,84	100

Для окончательных выводов необходим анализ более обширной группы лиц с доминантным правым полушарием и амбидекстров (табл. 26).

Таблица 26

Анализ общей выборки по количеству право- и левополушарных обучаемых, чел.

Характеристика группы по доминантости полушарий			Всего испытуемых
Правополушарные	Амбидекстры	Левополушарные	
1	13	63	76

Однако анализ особенностей выборки с точки зрения билатеральности показывает, что как среди успешно (быстрее, с меньшими психоэмоциональными затратами) обучившихся кандидатов в водители, так и в группе инструкторов преобладают лица с доминантным левым

полушарием. Таким образом, получается, что в реальной практике обучения скорее всего часто складывается ситуация, когда левополушарные более успешно обучают левополушарных. Возможно, дифференциация программы с учетом особенностей получения и обработки информации амбидекстрами и правополушарными повысит уровень их успешности.

Правополушарные отличаются более высоким уровнем тревожности и большей эмоциональностью в сравнении с левополушарными [209, с. 98–99]. Поэтому вполне возможно, что меньшая успешность правополушарных при сдаче экзаменов объясняется не только (и не столько) несформированностью навыков, сколько меньшим уровнем стрессоустойчивости обучаемых данной категории.

Продолжение исследования

Обработка анкет, направленных на оценку уровня подготовки учащихся во второй части исследования, проводилась в несколько измененном виде, а именно:

1. Вопрос относительно спортивной подготовки оценивался следующим образом: поскольку в первой части исследования было очевидно доказано положительное влияние именно занятий командными видами спорта и теннисом на успешность обучения вождению, то занятия опрашиваемых именно этими видами спорта оценивались в 2 балла (независимо от того, на профессиональном или любительском уровне занимался человек этими видами спорта). Занятия остальными видами спорта оценивались в 1 балл.

2. В обязательном порядке учитывалось использование компьютерных программ до и во время обучения в автошколе, так как большую часть новой выборки составили люди, имеющие широкий доступ к использованию компьютеров и компьютерных программ, соответственно. В выборке раннего этапа было много людей зрелого возраста, которые не имели в свое время возможности использовать в процессе обучения вождению соответствующие обучающие программы.

Расширение выборки исследования дало возможность подтвердить полученные на более раннем этапе результаты исследования (табл. 27 и 28).

Таблица 27

Анализ данных по расширенной женской выборке. Общая женская группа (студенты и будущие инструкторы и преподаватели)

Успешность сдачи экзамена	Уровень подготовки группы к обучению			Всего, чел.
	Низкий (0–4 балла)	Средний (5–6 баллов)	Высокий (7 и выше баллов)	
Сдавшие экзамен самостоятельно	0	3	10	13 (43,3 %)
Сдавшие экзамен с использованием административных ресурсов	5	3	9	17 (56,6 %)
Всего	5 (16,6 %)	6 (20 %)	19 (63,3 %)	30 (100 %)

Выводы: здесь снова можно отметить тот факт, что не удалось добиться нужного уровня автоматизации навыков вождения у кандидатов в водители из группы с низким уровнем предварительной подготовки, обучавшихся по стандартной 32-часовой программе.

Таблица 28

Мужская выборка (студенческая выборка). Успешность сдачи экзамена в группах с разным уровнем подготовленности к обучению

Успешность сдачи экзамена	Уровень подготовленности группы		Всего
	Средний уровень (5–6 баллов)	Высокий уровень (7 баллов и выше)	
Сдавшие экзамен самостоятельно	3	14	17 (48,6 %)
Сдавшие экзамен с использованием административных ресурсов	6	12	18 (51,4 %)
Всего	9 (25,7 %)	26 (74,3 %)	35 (100 %)

Сравнение табл. 27 и 28 позволяет сделать следующие выводы:

1. Несмотря на очевидное повышение общего уровня подготовки женской выборки (высокий уровень зафиксирован у 63,3 % ответивших на анкету), в целом женская выборка подготовлена к процессу обучения в меньшей степени, чем мужская. Лица с высоким уровнем подготовки составляют 74,3 % от всей мужской выборки и только 63,3 % от женской, при том что лиц с низким уровнем подготовки в мужской группе не зафиксировано.

2. Женщины (из студенческой группы) более охотно прибегают к использованию административных ресурсов при получении водительских удостоверений: такой возможностью воспользовались 68 % девушек-студенток и всего 51,4 % мужчин-студентов (см. табл. 29). Возможно, это объясняется более высокой внушаемостью женщин, их склонностью поддаваться давлению со стороны авторитетных лиц.

Таблица 29

Сравнение по использованию «административного ресурса» мужчинами и женщинами с высоким уровнем подготовленности к обучению (только студенческая группа), %

Успешность сдачи экзамена	Характеристики анализируемой группы	
	Женщины	Мужчины
Сдавшие экзамен самостоятельно	32	48,6
Сдавшие с использованием административных ресурсов	68	51,4

Таблица 30

Обучение профессионалов (подготовка производилась в разные годы и по разным программам от стандартной 32-часовой до профессиональной – 3 года в рамках ПТУ), чел.

Особенности программы обучения	Уровень подготовленности группы			Всего
	Низкий (0–4 балла)	Средний (5–6 баллов)	Высокий (более 7 баллов)	
Обучавшиеся 2–3 мес. (32 часа)	1	6	4	11 (34,4 %)
Более 3 мес. (от 4 месяцев до 3 лет)	4	3	14	21 (65,6 %)
Всего	5	9	18	32 (100 %)

Выводы, которые можно сделать на основе данных, представленных в табл. 27–30:

1. Большинство опрошенных профессиональных водителей (и кандидатов в мастера производственного обучения) обучались вождению более длительное время (от 4 месяцев до 3 лет), чем водители-любители.

2. У большего числа водителей-профессионалов высокие баллы (более 7) по уровню подготовки (18 из 32).

Эти данные относительно особенностей подготовки профессиональных водителей пригодились впоследствии, когда анализировалось влияние различных факторов на формирование отдельных характеристик стиля вождения. Различия в подготовке были дополнительным аргументом в выделении водителей-профессионалов в отдельную группу и анализе их данных отдельно от данных, полученных в группе любителей.

Выводы

При подведении общих итогов были сделаны следующие выводы и рекомендации, на основе которых может быть осуществлена реализация дидактического принципа индивидуального подхода [39, 94, 271] в процессе обучения вождению:

1. Увеличение числа часов в программе обучения, отведенных на практическое вождение, может повысить успешность сдачи экзамена.

2. Время обучения должно подбираться дифференцированно, в зависимости от уровня подготовки обучаемых.

3. Программа обучения могла бы быть дифференцирована после анализа проблем, возникающих в группах кандидатов в водители, сформированных с учетом их жизненного, профессионального опыта и базовой спортивной подготовки.

4. Одним из факторов совместимости инструктора и ученика может рассматриваться близость билатерального профиля.

5. Повышение успешности обучения правополушарных обучаемых и амбидекстров возможно также за счет дополнительной их подготовки в области методов коррекции состояния психической напряженности.

6. Одной из рекомендаций лицам с низким уровнем подготовки является обращение к обучающим компьютерным программам и симуляторам.

Исследование факторов, влияющих на успешность обучения: сравнительный анализ субъективных моделей дорожных ситуаций пешеходов-пешеходов (кандидатов в водители) и пешеходов-водителей (водителей, имеющих водительское удостоверение и опыт вождения)

Актуальность

Анализируя данные о ДТП, случившихся в 2011 году в Санкт-Петербурге, представленные ГИБДД Санкт-Петербурга[5], можно было обратить внимание на следующие моменты:

1. Рост ДТП по вине водителей происходил из-за нарушения ими правил проезда пешеходных переходов. Абстрагируясь от причин, по которым так поступают водители, необходимо отметить, что обучение правилам дорожного движения (ПДД) в рамках обычной среднеобразовательной школы максимум позволяет выучить алгоритм перехода через дорогу, ориентируясь на полное соблюдение другими участниками дорожного движения ПДД. При этом формулировка «Посмотреть налево, перейти половину дороги, посмотреть направо, перейти вторую половину дороги» в весьма слабой степени дает основу для сбора информации относительно дорожной ситуации на ориентировочном этапе деятельности. Таким образом, пешеходы, участвуя в дорожном движении (ДД), лишены или весьма ограничены в возможности прогнозировать поведение других участников ДД, больше того, многие просто не осознают данного факта.

2. Тем не менее количество ДТП по вине пешеходов все-таки имело тенденцию к уменьшению. С нашей точки зрения, данная тенденция вызвана именно изменением соотношения групп участников ДД, в частности увеличением числа пешеходов-водителей и уменьшением числа пешеходов-пешеходов. Возможно, подтвердить или опровергнуть достоверность такой тенденции по силам статистическим данным о количестве лиц, проживающих в Санкт-Петербурге, и тех из них, кто имеет водительские удостоверения.

3. Логично предположить (в условиях крупного мегаполиса), что число лиц с водительским удостоверением неуклонно растет,

[5] Отчет о научно-исследовательской работе «Разработка концепции психологического сопровождения субъекта созидательной деятельности на этапе профессионального обучения специальностям в области организации, управления и экономики» (итоговый) грант № 6Ф-11 № госрегистрации 01201179109.

следовательно, растет количество людей, участвующих (или потенциально готовых участвовать) в дорожном движении и оценивать дорожную ситуацию не только с позиции пешехода, но и с позиции водителя, что способствует лучшему пониманию других участников ДД и самой дорожной ситуации (ДС).

4. Число детей-участников ДТП сократилось. Возможно, это следствие проводимой программы по обучению детей.

Цель работы (проводимой в рамках гранта[6]) состояла в разработке методологических основ и модели формирования безопасного поведения участников дорожного движения для внесения дополнений в существующую методику по обучению ПДД. Были поставлены следующие **задачи**:

1. Разработать рабочие модели дорожного поведения, психологически полно описывающие дорожное поведение двух основных категорий участников ДД: водителей и пешеходов.

2. Описать и обосновать выделение дополнительных категорий участников ДД.

3. Опробовать разработанные методики для проектирования субъективной модели дорожных ситуаций (СМДС) и внести изменения в конструкцию методик с учетом результатов апробации.

4. Исследовать особенности субъективных моделей дорожных ситуаций (СМДС), свойственных группам участников ДД с разными социально-психологическими характеристиками (пешеходы-пешеходы, пешеходы-водители, пешеходы разного возраста, юноши и девушки, студенты разных факультетов).

5. Обосновать необходимость дополнения существующих методик по обучению участников ДД на основе изучения особенностей СМДС, им присущих.

Задача 1. **Создание рабочих моделей, описывающих дорожное поведение водителей и пешеходов.** Это было решено осуществить посредством интеграции моделей трех типов, которые применяют классически для описания дорожного поведения:

1. Системный подход [104, с. 21; 224].

[6] Отчет о научно-исследовательской работе «Разработка концепции психологического сопровождения субъекта созидательной деятельности на этапе профессионального обучения специальностям в области организации, управления и экономики» (итоговый) грант № 6Ф-11 № госрегистрации 01201179109.

2. Анализ дорожного поведения как микроситуации. Дорожное поведение рассматривается как микроситуация [104, с. 13], то есть как поведение, «выхваченное» как момент из жизни. Основная работа заключалась в структуризации факторов, определяющих поведение человека как субъекта дорожного поведения.

3. Психологические факторы (вместе с их названиями), которые определяют поведение человека и являются составляющими дорожного поведения человека, взяты из работы Т. С. Кабаченко «Методы психологического воздействия» [93, с. 219–220].

Особая роль в регуляции дорожного поведения отводится субъективным моделям действительности (для дорожного поведения более правильным будет использование термина «субъективные модели дорожных ситуаций»). Данный фактор подразумевает «субъективный образ условий и обстоятельств деятельности».

Субъективная модель дорожной ситуации (СМДС) определялась как представление о ситуации, базирующееся на реальных, объективно существующих условиях и обстоятельствах деятельности, которые люди с разными индивидуально-типологическими, индивидуально-психологическими и личностными особенностями, а также разным жизненным опытом и профессиональной (образовательной) подготовкой воспринимают различным образом.

И это при том, что обучение ПДД в отдельных группах могло проводиться по одним и тем же программам, сходными технологиями, методами и средствами.

Однако субъективное отражение объективной реальности и личный опыт делают представления об одних и тех дорожных ситуациях весьма далекими у разных групп участников ДД. В данном случае правильно провести параллели между СМД и так называемым «личностным знанием», концепция которого изложена в работе М. Полани[7].

По мнению М. Полани, объем знаний конкретной личности, с одной стороны, ни в коем случае несводим к сумме логически объективированных компонентов, приобретенных им в процессе обучения, воспитания и даже самообразования, так как изо всех имеющихся у него знаний человек извлекает смысл, важный только для него и только для него понятный.

[7] Полани М. Личностное знание / М. Полани. М., Прогресс, 1985.

С другой стороны, уровень знаний конкретной личности все-таки обычно оценивают другие, а более конкретно он оценивается по тому объему знаний, который человек способен донести до других [146].

М. Полани прав в том, что осознанное знание личности – далеко не все, чем эта личность обладает. Существует, кроме того, неизвестный окружающим объем знаний, который человек не в состоянии «озвучить», аргументировать, перевести в слова. Знание, не принявшее до времени формы, понятной окружающим, но являющееся несомненной собственностью конкретной личности, М. Полани и называет личностным, давая ему при этом характеристику «неявного». Так как М. Полани отрицает возможность диалектического рассмотрения отношений знания явного-неявного, то их взаимоотношения сохраняют в его интерпретации некоторую статичность. По его мнению, экспликация неявного знания в явное возможна, но она может быть только поверхностной, не дает полной глубины [146].

В. А. Лекторский во введении к книге М. Полани[8], анализируя соотношения между явным и неявным знанием, считает возможными переходы неявного знания в явное и явного в неявное, а также перестройку всей системы знаний посредством механизма рефлексии [146, с. 14]. Если же считать, что перестройка системы знаний происходит при неизменном объеме знаний (суммы явного и неявного), то единственный возможный вариант такого изменения – это переструктурирование взаимосвязей между различными компонентами знания. Напрашивается вывод о том, что рефлексия ответственна за организацию и эксплуатацию связей между разрозненными частями знания [146, с. 14]. Добавим, что имеются в виду связи между компонентами опять же явного и неявного знания.

Рефлексию в данной работе мы склонны рассматривать сразу в двух аспектах:

- как механизм саморегуляции психических процессов (в частности мышления);
- как механизм саморегуляции поведения [146, с. 19].

Субъективные модели дорожных ситуаций, являясь субъективным представлением участника ДД относительно дорожной ситуации, строятся на основе как явного, так и неосознаваемого (личностного) знания. Объективно в структуре модели дорожной ситуации

[8] Полани М. Указ. соч. С. 10–11.

присутствуют сведения о других участниках дорожного движения, дорожной среде, характеристиках собственного ТС (у водителей) или возможностях собственного тела (у пешеходов), знания, включающие ПДД (на базе которых в том числе воспринимаются намерения других участников ДД).

Субъективизм в модель ДС вносят в обязательном порядке характеристики познавательных процессов, актуальное психофизиологическое состояние, личностные особенности (запускающие, например, механизм проекции при «чтении» намерений других участников ДД). Кроме того, структуру СМДС определяет вышеназванное «личностное знание», то есть неосознанный опыт участия в такого рода ситуациях.

Выстраивать модели ДП водителя и пешехода представляется наиболее адекватным, опираясь на классическую модель В-А-Д-С [104, с. 18]. Кроме того, для демонстрации значения отдельных психологических факторов в определении дорожного поведения, а также их места на разных этапах его осуществления было привлечено описание структуры интеллекта, данное в учебнике «Практическая психология» под редакцией М. К. Тутушкиной [210, с. 65].

На основе данной схемы дорожное поведение человека может рассматриваться как поэтапное интеллектуальное приспособление к ситуациям дорожного движения. Необходимо продемонстрировать, на каком этапе управления дорожным поведением наиболее активную роль играют субъективные модели действительности, каким образом они связаны с другими психологическими факторами. Благодаря процессуальному характеру описания дорожного поведения, можно четко увидеть, посредством каких психологических факторов можно оказывать влияние на субъективную модель дорожного ситуации (СМДС).

Также было решено попытаться сконструировать модель ДП, которая бы описывала дорожное поведение пешеходов. Конструирование и последующее сравнение этих двух моделей поможет как наглядно увидеть причины различий в СМДС, возникающие у пешеходов-водителей и пешеходов-пешеходов, которые мы пытаемся зафиксировать и описать в нашей работе, так и обозначить направления работы по сближению этих СМДС.

В предлагаемых нами моделях ДП водителя и пешехода следует пояснить те отдельные структурные элементы и блоки, которые в них вошли (рис. 6).

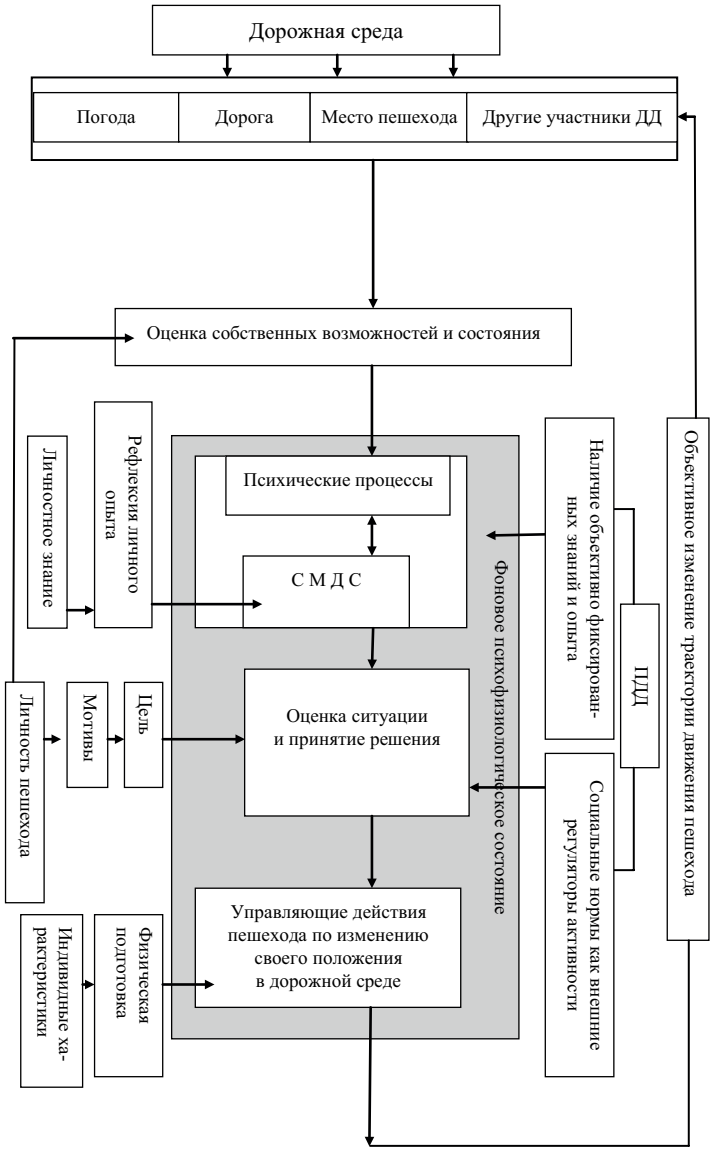


Рис. 6. Универсальная модель дорожного поведения пешехода

Во-первых, чисто классически модель выстроена по принципу взаимосвязей, существующих в системе «водитель – автомобиль – дорога – среда». Водитель получает информацию об элементах дорожной среды, дорожного покрытия, погодных условиях, поведении других участников ДД, положении в дорожной среде и техническом состоянии собственного автомобиля (через панель приборов), воздействует на автомобиль через органы управления и получает обратную связь об адекватности предпринятых действий снова через информацию о дорожной среде и т. п. и панель приборов. Получение информации при этом обеспечивается через активную работу познавательных процессов, в частности ощущений и восприятия.

Во-вторых, в регуляции поведения человека в той или иной степени участвуют психические процессы, свойства и состояния. Поэтому в демонстрируемой нами модели показано взаимодействие познавательных процессов, личностных особенностей участников ДД и того психофизиологического состояния, на фоне которого собственно и разворачивается дорожное поведение.

Дорожное поведение основывается на интеллектуальном приспособлении участников ДД к реально существующим и представляемым ими компонентам дорожных ситуаций. И в этом отношении процесс адаптации включает последовательно-взаимосвязанную работу таких блоков, как системы психических процессов, оценки ситуации, принятия решения и регуляции поведения.

Дорожное поведение (как и поведение в любых других условиях) определяется такими факторами, как источники активности (мотивы, подчиняясь которым человек вынужден участвовать в том или ином наборе дорожных ситуаций в той или иной роли, оценивать эти ситуации и принимать решения, в ряде случаев противоречащие объективной информации о дорожной обстановке), регуляторы активности (прежде всего социальные нормы, правила, традиции, в том числе законодательно закрепленные), фоновые психофизиологические состояния, субъективные модели действительности.

Анализ дорожного поведения участников ДД с позиций концепции индивидуальности вынуждает сказать о том, что принятие решений в ДС определяется не только конкретными знаниями, навыками и умениями, но и личностными особенностями самих участников (ими прежде всего определяются мотивы и цели участия в ДД), а исполнение

ими принятых решений существенно зависит от индивидных характеристик (в частности, от двигательных способностей).

Более подробно мы рассмотрели в предложенной нами модели ДП такие факторы, определяющие ДП, как субъективные модели действительности и регуляторы активности.

В частности, нами анализируется роль личностного (неявного) знания в регуляции дорожного поведения, а также способности к рефлексии и уровня развития рефлексивного механизма в целом, что тесно связано с личным опытом конкретного человека, его личностными свойствами.

В отношении регуляторов активности мы подчеркиваем тот факт, что обучение по стандартной программе не всегда обеспечивает «стандартное» же прочтение дорожной ситуации (конкретный участник ДД может элементарно не знать определенного правила), и в то же время конкретные знания, навыки и умения срабатывают как определенные установки для поиска и анализа соответствующей информации. При принятии решений и их осуществлении важную роль играют социальные стереотипы, которые сформированы у человека в отношении ПДД. В частности, может существовать четыре типа установки в отношении знания и соблюдения ПДД самим человеком и другими участниками ДД, а именно: «Я знаю и соблюдаю, и все это делают», «Я не знаю и не соблюдаю, и никто не соблюдает», «Я соблюдаю, другие не соблюдают», «Я не соблюдаю, остальные соблюдают». Несомненно, наиболее безопасным вариантом является сочетание «Я соблюдаю, остальные не соблюдают». В этом случае человек сам демонстрирует однозначно читаемое дорожное поведение, одновременно прогнозируя ошибки или намеренные нарушения ПДД другими участниками, оказываясь тем самым готовым отреагировать адекватным образом на возникающие угрозы.

Анализ рабочих моделей дорожного поведения позволяет увидеть, каким образом формируется представление о дорожной ситуации у конкретного водителя и пешехода, и одновременно – какие реальные направления существуют для формирования более или менее адекватных представлений относительно дорожных ситуаций у участников дорожного движения. В частности, это:

- особенности самой дорожной среды, ее пространственно-временная организация;
- поведение других участников ДД (контроль за их поведением);
- работа по повышению реалистичности представлений водителей в отношении как непосредственно самих технических возможностей

своих автомобилей, так и собственных возможностей в плане способностей управления транспортными средствами (в частности, через специальные просветительские программы, посвященные безопасности дорожного движения, а также обучение на курсах по контраварийной подготовке водителей);

• психолого-педагогическая работа, которая может проводиться в отношении коррекции самооценки участников ДД, что будет способствовать их более точному прогнозированию развития дорожных ситуаций непосредственно с их участием;

• формирование у участников дорожного движения определенных социальных стереотипов отношения к соблюдению ПДД (это психолого-педагогическая работа по управлению мотивационно-волевой сферой человека);

• просветительская работа, связанная с более глубокой, основательной подготовкой участников ДД в плане знаний ПДД (особенно это касается программ по работе с пешеходами);

• использование в подготовке участников ДД программ, методик и технологий обучения, направленных на активную работу самих обучаемых, а также способствующих активной рефлексии имеющегося личностного знания, личного опыта участников ДД с целью получения наиболее адекватных моделей дорожных ситуаций и проведению коррекции тех моделей, которые используют разные группы участников ДД.

Кроме того, конструируя и демонстрируя друг за другом модели дорожного поведения водителя и пешехода, мы хотели показать, насколько много совпадений между факторами, определяющими дорожное поведение водителей и пешеходов, и тем самым подчеркнуть значимость их дальнейшего сближения, так как именно близость, похожесть представлений о дорожных ситуациях позволит участникам ДД, опираясь на личностный уровень рефлексивного механизма [146, с. 36–37], то есть понимая намерения других участников ДД как свои собственные, довольно точно понимать конкретную ДС. На данный же момент времени точность понимания ситуации может быть обеспечена только при способности участника ДД к опоре на межличностный уровень рефлексивного механизма, что удается далеко не всем [146, с. 115–128].

Задача 2. **Обоснование необходимости выделения отдельных групп участников ДД.**

В ряде исследований, проведенных с привлечением студентов, обучавшихся по специальности «Организация безопасности дорожного

движения», было показано наличие различий в оценке дорожных ситуаций (ДС) пешеходами и водителями[9–11].

Актуальность темы: технократическое направление развития цивилизации и связанный с ним рост автомобилизации ежегодно уносит жизни тысяч людей в мире [317, 318]. Виновниками ДТП чаще признаются водители, однако значительная часть происшествий на дороге произошла и по вине пешеходов. Так, в России за 2011 год по официальной статистике это 31 969 ДТП [317].

Что касается традиционных научных исследований в области транспортной психологии (занимающейся изучением дорожного поведения участников дорожного движения), то гораздо больше внимания уделяется водителям и гораздо меньше непосредственно пешеходам. В данной работе хотелось бы поговорить о факторах, определяющих дорожное поведение пешеходов, проведя определенные параллели между водителями и пешеходами, учитывая, что эти категории участников ДД легко переходят друг в друга.

В ряде работ (в том числе совместных [145, 148, 159]) анализировалось влияние опыта участия в определенных ситуациях на успешность обучения вождению автомобиля. При этом выяснилось, что управление велосипедом в городе, занятия спортом (особенно командными видами спорта и теннисом), а также непосредственное знакомство с техникой (автомобилем) существенно облегчают процесс обучения вождению. По всей видимости, в этих случаях либо тренируются отдельные компоненты будущих навыков, либо создается возможность для переноса.

Так как пешеходы тоже являются участниками дорожного движения, то для начала было решено проверить, во-первых, может ли на поведении пешеходов положительным образом сказаться тот же опыт, что помогал будущим водителям при адаптации к обучению вождению и в процессе обучения. Во-вторых, было решено обратить внимание

[9] Лобанова Ю. И. Анализ различий субъективных моделей дорожных ситуаций, возникающих у разных групп участников дорожного движения / Ю. И. Лобанова // Ежемес. науч. журнал «Социально-гуманитарный вестник Юга». 2012. 16 апреля. Краснодар. С. 12–18.

[10] Лобанова Ю. И. О некоторых психологических факторах, влияющих на дорожное поведение пешеходов / Ю. И. Лобанова, Н. С. Харламова, Н. Е. Александрова // Темат. сб. БПА «Проблемы и перспективы практи-ческой психологии и социальных технологий». СПб., 2011. С. 16–19.

[11] Лобанова Ю. И. О субъективных моделях дорожных ситуаций / Ю. И. Лобанова // Междунар. науч.-практ. конф. (10–12 октября 2012 г.) «Инновации экономики и управления в строительстве» : материалы конферен-ции. СПб., 2012. С. 206.

на изучение способностей пешеходов к эффективному прогнозированию развития дорожных ситуаций. Предполагалось, что такого рода прогнозирование может являться компенсирующим механизмом для пешеходов с определенными личностными характеристиками для обеспечения безопасности участия их в дорожном движении.

В данной работе сосредоточимся на описании работы по проверке следующей гипотезы: оценки степени безопасности собственного дорожного поведения у водителей и у пешеходов будут различными, а способность адекватно прогнозировать развитие дорожной обстановки у водителей будет выше.

При работе над проверкой первой гипотезы была использована авторская анкета, разработанная для оценки уровня подготовки курсантов автошкол к процессу обучения вождению. Анкета была предложена 74 испытуемым, основную массу которых составили студенты СПбГАСУ. 41 испытуемый из них имел водительское удостоверение (следовательно, имели опыт решения дорожных ситуаций с позиции водителя), 33 могли участвовать в дорожном движении (и оценивать дорожные ситуации, соответственно) только как пешеходы или пассажиры. Описание выборки исследования представлено в табл. 31.

Таблица 31

Описание выборки исследования

Характеристика группы (пол, специальность, учащиеся – работающие)	**Категория участников дорожного движения**			
	Водители		**Пешеходы**	
Пол	М	Ж	М	Ж
П (строители), ГС (городское строительство)	6	9	3	3
Н (недвижимость)	6	–	4	6
ОП (организация перевозок), МТ (мосты и тоннели)	1	1	3	7
ОБД (организация безопасности дорожного движения)	6	1	2(2)	3
Работающие	6	5	–	–
Всего	25	16	14	19
Итого 74	41		33	

Кроме того, для оценки уровня безопасности пешеходов в условиях ДД нами были составлены две модификации анкеты (отдельно для пешеходов-водителей и обычных пешеходов) (см. прил. 1 и 2), в которые вошли вопросы, касающиеся оценки субъективного чувства безопасности на дороге, особенностей оценки дорожной ситуации и принятия решения (на регулируемом и нерегулируемом перекрестке), степени напряженности при нахождении непосредственно на проезжей части, переживания чувства опасности при нахождении в различных дорожных ситуациях в разных участках дорожной среды. Пешеходы отвечали на вопросы только один раз (относительно их типичного поведения в данный момент времени), водители опрашивались два раза: оценивалось их поведение на дороге до и после обучения в автошколе.

Результаты обработки полученных данных оказались следующими:

1. Что касается уровня подготовки водителей (до обучения) и пешеходов, то он оказался одинаковым и в той, и в другой группе (значимых различий не выявлено).
2. Водители (до обучения в автошколе) и пешеходы давали одинаковую субъективную оценку степени безопасности собственного поведения на дороге (значимых различий не выявлено).
3. Субъективный уровень безопасности у водителей после обучения изменился (стал значимо выше: 8,07 против 7,51 при уровне значимости, равном 0,05).
4. Субъективный уровень безопасности у водителей (после автошколы) также существенно выше, чем у обычных пешеходов (8,05 против 7,42).

Таким образом, можно уверенно утверждать, что обучение в автошколе (а именно изучение ПДД с позиций водителя, равно как и получение практики управления автомобилем) положительно сказывается на степени субъективного чувства безопасности при участии в дорожном движении в качестве пешеходов.

Следует подчеркнуть, что на данный момент речь не идет об объективной оценке уровня безопасности дорожного поведения пешеходов. Такая попытка была сделана, в анкету вошли вопросы, которые, как представлялось, могли дать объективную оценку, однако на данный момент ожидаемых результатов не получено. По-видимому, необходимо либо модернизировать анкету, либо воспользоваться дополнительными методами.

Возможно, именно в этом направлении и заложена возможность профилактики нарушений ДД, а следовательно, и профилактики ДТП. Сближение позиций пешехода и водителя будет происходить тем легче, чем вероятней их смена ролей. Понять намерения другого участника дорожного движения легче, если иметь представления относительно ПДД, ограничивающих его поведение, а также психофизиологических возможностей самого водителя и технических возможностей, заложенных в ТС.

Кроме того, была поставлена цель прояснить, имеет ли какое-то влияние степень подготовки к обучению вождению на поведение участника ДД как пешехода. Связи между субъективным чувством опасности и уровнем подготовки выявлено не было, поэтому к рассмотрению были приняты объективные элементы дорожного поведения анкетируемых. Анализ данных позволил сделать следующие выводы (в скобках указаны значимые корреляционные связи между отдельными анализируемыми характеристиками):

1. Степень напряженности (при непосредственном нахождении на проезжей части) и уровень общий уровень подготовки к обучению вождению (–0,32), и наличие в опыте занятий определенными видами спорта (–0,27), и наличие опыта управления автомобилем (–0,31). Все три цифры говорят о том, что тот опыт, который полезен при обучении вождению, также положительно сказывается и на уровне напряженности, который испытывают пешеходы (то есть снижает уровень напряженности). А оптимальное психофизиологическое состояние соответственно позволяет участникам дорожного движения более адекватно, точнее оценивать отдельные аспекты дорожных ситуаций и правильно прогнозировать развитие событий.

2. Суммарная оценка уровня безопасности поведения пешеходов и общий уровень подготовки (0,22), и практика использования велосипеда, особенно в городских условиях (0,22), и наличие практики вождения автомобиля (хотя бы за городом) (0,23). Данные цифры говорят о том, что наличие опыта как непосредственного участия в дорожном движении в ином качестве (не как пешехода) положительно сказывается на субъективных ощущениях, которые испытывает пешеход, участвуя в ДД. С нашей точки зрения, это говорит о том, что опыт решения дорожных ситуаций с разных позиций положительно влияет на чувство уверенности при осуществлении дорожного поведения.

Отдельный интерес представляет анализ дорожных ситуаций, которые анкетируемые назвали как потенциально опасные. При том что субъективно уровень безопасности у водителей повысился, в реальности они называли большее количество ситуаций, которые считают опасными и в которых чувствовали себя в опасности. На наш взгляд, эту выявленную особенность можно истолковать как раз с позиций изменения способности к вероятностному прогнозированию у тех, кто прошел обучение вождению в рамках автошколы.

Острая необходимость в разработке и внедрении программ по формированию адекватного дорожного поведения, включающих как традиционные, так и инновационные методы обучения правилам дорожного движения (ПДД) взрослых, а также решение дорожных ситуаций с позиций как пешеходов, так и водителей подтверждается современной статистикой, например, официальной статистикой ГИБДД конкретного района Санкт-Петербурга. Анализ данных статистических материалов позволяет выявить социальные, а также половые и возрастные особенности пешеходов-виновников ДТП (табл. 32).

Таблица 32

Выявление категорий пешеходов, наиболее часто попадающих в ДТП (статистика ГИБДД Московского района за 2009 год), %

Пол	Социально-профессиональная характеристика группы						Всего
	Пенсионеры	Безработные	Дети	Студенты	Рабочие	Иностранцы	
Мужчины	7	25	2	2	5	3	46
Женщины	20	20	6	4	5	1	54
Всего	27	45	8	6	10	4	100 (236 чел.)

Что касается влияния гендерного фактора на поведение участников ДТП-пешеходов, то создается впечатление, что основные отличия возникают в подгруппе пенсионеров: в группе попадавших в ДТП число женщин значительно выше. Но с гендерным фактором это связано косвенно: известно, что как раз женщины склонны к более безопасному поведению, а высокая смертность наблюдается среди мужчин

предпенсионного и пенсионного возраста. Что же касается группы безработных, то здесь число мужчин ожидаемо выше: возможно, в эту категорию попали лица, злоупотребляющие спиртными напитками и, как следствие, часто находящиеся на проезжей части в нетрезвом состоянии.

Самой ценной информацией данной таблицы является процентная часть безработных пешеходов, оказавшихся участниками ДТП. В противовес всем ожиданиям основной категорией пешеходов-участников ДТП стали не дети и даже не пожилые люди (как ожидали мы, предполагая ориентировать, разрабатывать или модифицировать программы по обучению ПДД прежде всего для пенсионеров). Однако статистика требует работы в ином направлении, причем, возможно, речь должна идти не только об обучении ПДД, но и о некой социальной работе. Те же выводы подтверждаются статистикой 2010 года и объединением данных за два года анализа.

Описать особенности этих различий, а также их предполагаемые причины – наша первостепенная задача. Поэтому при формировании данных для статистической обработки учитывалось наличие (отсутствие) водительского удостоверения у конкретного испытуемого. В группу пешеходов-водителей также относились те испытуемые, которые указывали, что у них есть опыт управления автомобилем в условиях ДД, однако отсутствует водительское удовстоверение (как правило, это были студенты первого курса, не достигшие 18 лет).

Однако, ориентируясь на концепцию индивидуальности Б. Г. Ананьева [11, с. 279], следует принять тот факт, что поведение человека как неповторимой индивидуальности не может определяться только ее характеристиками как субъекта деятельности. То есть наличие и отсутствие соответствующей профессиональной подготовки, наличие определенных ЗУН в конкретной области не может полностью определять поведение человека.

Поло-возрастные характеристики человека, а также особенности мозговой организации (прежде всего выраженность право-левополушарности, то есть билатеральность) могут оказывать существенное влияние на формирование представлений об условиях деятельности, в которых человек находится. К изучению влияния данных факторов предполагается вернуться в дальнейшем.

Однако в рамках данной работы сравнительный анализ СМДС, возникающих у участников ДД, проводился с разделением всех испытумых

на следующие дополнительные категории: 1) мужчины и женщины; 2) испытуемые разных возрастных категорий; 3) испытуемые разного профиля профессиональной подготовки.

Задача 3. **Апробация подобранных раньше методик для изучения СМДС, а также конструирование новых с учетом полученных результатов.**

В работе вначале проводилась попытка опереться на возможности рефлексии участниками дорожного движения тех моделей, схем, алгоритмов, неосознаваемого опыта, на которые они опираются при осуществлении ДП. Поэтому и метод, выбранный для изучения СМДС на первом этапе, был выбран проективный. Была определенная надежда, что форма задания подолкнет опрашиваемых к рефлексии собственного опыта участия в ДД, то есть в формулировке ответов отразятся как различия непосредственно в самом опыте участия в ДД, так и особенности его осмысления.

Были проведены опросы двух больших групп с помощью следующих заданий:

1. «Инопланетянин».

На нашу планету прилетел инопланетянин. Для налаживания контакта с землянами он принял земной облик, приобретя при этом возможности нашего тела.

Сформулируйте несколько советов, опираясь на которые инопланетянин (имеющий общие представление о ДД, пешеходных переходах и светофорах) сможет чувствовать себя более или менее в безопасности, осуществляя дорожное поведение в большом городе в РФ.

2. «Родственник».

К вам приехал дальний родственник, ранее не принимавший участия в ДД в большом городе. Вы не можете повсюду его сопровождать. Сформулируйте несколько советов, опираясь на которые ваш родственник (изучавший ПДД в общеобразовательной школе) сможет чувствовать себя более или менее в безопасности, осуществляя дорожное поведение в большом городе в РФ.

Результаты, полученные с помощью данных заданий (в их разработке, сборе данных и их обработке принимал участие Д. Цолин), представляют определенный интерес, однако не дают возможности подробно изучить те особенности представлений о ДС, которые, как нам представляется, должны быть у разных категорий участников ДД.

В апробации методики по изучении СМД на основе проективной ситуации участвовало 44 человека. Представленные ими советы могут быть разделены на несколько групп (табл. 33).

Таблица 33

Частота использования типов советов относительно безопасного дорожного поведения

Тип совета	Налево-направо посмотреть	Стоп (ждать, пока все авто остановятся)	Быть внимательным	Идти в толпе	ПДД (дать почитать)	Показать на своем примере	Оценить расстояние до ближайших автомобилей
Количество ответов	36	10	14	2	4	1	2

При этом основная масса ответов сводилась в попыткам воспроизвести классические алгоритмы, преподаваемые в школах: «Найди пешеходный переход. На красный – стой, на зеленый – иди», «Посмотри налево, посмотри направо». Часть ответов были далеки даже от этих привычных шаблонов и тем более от рекомендаций, которые могли бы обеспечить их пользователю безопасность при участии в реальном дорожном движении в крупном городе Российской Федерации, часть и вовсе носила шутливый характер, например: «Не выходить из дома».

Замена инопланетянина на родственника качество ответов существенно не улучшила.

Задача 4. **Исследование особенностей СМД, присущих группам участников ДД с разными социально-психологическими характеристиками (пешеходы-пешеходы, пешеходы водители, пешеходы разного возраста, юноши и девушки, студенты разных факультетов).**

Было решено, что для изучения субъективных моделей действительности имеет смысл в первую очередь отталкиваться от моделей дорожных ситуаций. Именно тогда при анализе потенциальных опасностей, угрожающих конкретному участнику ДД со стороны остальных, можно обозначить те различия, которые есть между разными людьми. Выборка эмпирического исследования представлена в табл. 34.

Таблица 34

Качественно-количественная характеристика выборки исследования, чел.

Группа, специальность, курс	Номер задания	Характеристика группы				Всего
		М	Ж	Есть в/у	Нет в/у	
Технология транспортных процессов (ТТП-1)		19	20	0	39	39
Строительство-1 (С-1)	1 и 2	11	13	4	20	24
Строительство уникальных зданий и сооружений (СУЗС-1)	1 и 2	12	11	3	20	23
Эксплуатация транспортно-машинных комплексов (ЭТМК-1)	1 и 2	40	2	(12)	(8)	42
Земельный кадастр (ЗК-1)	1	2	6	3	5	8
Организация перевозок (ОП-4)	2	6	8			14
Организация безопасности дорожного движения (ОБД-4)	2	1	4			5
Мосты и тоннели (МТ-4)	2	12	11			23
Подъемно-транспортные машины (ПТМ-4)	2	3	0			3
Механизация и автоматизация строительства (МАС-4)	2	8	1			9
Промышленное и гражданское строительство (ПГС-4)	1	33	14	33	24	47
Автомобильное хозяйство (АХ-3), Сервис на транспорте (СТ-3)	1	24	1			25
Автомобильное хозяйство(АХ-4), сервис на транспорте (СТ-4)	1	22	0			22
Всего		193	91			284

Для проведения исследования были подготовлены два задания, две ДТС, которые предлагались для анализа испытуемым (прил. 3 и 4). Особенность этих ситуаций в том, что они носили частично

структурированный характер: пешеходный переход на четырехстороннем регулируемом перекрестке и нерегулируемый пешеходный переход на дороге с двусторонним движением (по три полосы в каждую сторону с конструктивно выделенной разделительной полосой). С другой стороны, задание предполагало обращение к анализу намерений других участников ДД, а эти намерения оставались для опрашиваемых неоднозначными (неясными). Если в классических тестах ГИБДД участники ДД обозначают свои намерения с помощью включенных «поворотников», а само их поведение просчитывается на основе полного соблюдения ими ПДД, то в наших заданиях опрашиваемые должны были исходить из реалий нашей российской действительности и опираться на рефлексию собственного опыта участия в ДД. То есть оценивать ситуации, предлагаемые экспериментатором, опрашиваемые были должны, рассматривая сразу два варианта: соблюдение и несоблюдение другими участниками ДД ПДД, определять вероятность и степень опасности, исходящей от конкретного участника ДД, с учетом этих вариантов.

Для обработки и оценки результатов, полученных при выполнении этих заданий, были заготовлены так называемые «шаблонные ответы», составленные на основе экспертной оценки данных ситуаций (анализа статистики нарушений на подобного рода перекрестках, инженерных расчетов, позволяющих показать степень угрозы, исходящей от разных участников ДД), а также анализа собственного опыта участия в ДД.

Первичный анализ и оценка ответов испытуемых проводились на данном этапе работы только в отношении задачи № 1 (см. прил. 3). В ответах, данных испытуемыми, отслеживалось наличие определенного количества обозначенных опасностей (в шаблоне основополагающими считались четыре, которые нужно было указать в обязательном порядке). Также проверялась правильность указанных направлений, из которых исходят предполагаемые опасности. В дальнейшем после экспертного анализа экспериментальных задач, внесения в эти задачи изменений мы планируем проанализировать вероятный порядок возникновения опасностей в предполагаемой дорожной ситуации, а также величину вероятности возникновения той или иной ситуации при участии в реальном ДД в РФ.

Работы оценивались по количеству ошибок, совершенных при решении ситуации: 6 баллов – 0 ошибок, 4 балла – 1 ошибка, 2 балла – 2 ошибки, 0 баллов – 3 ошибки и более.

Отдельные группы (учебные и разные группы участников ДД, как-то мужчины и женщины, водители-пешеходы, студенты разного возраста, разных факультетов и т. д.) сравнивались между собой на данном этапе по значению средних показателей (табл. 35–37). (Сравнение средних проводилось по учеб. пособию В. Е. Гмурмана[12]).

Таблица 35

Сравнительный анализ средних показателей в баллах, полученных отдельными группами участников ДД (учебные группы разного профиля подготовки)

Сравниваемые группы (по выполнению 1-го задания)	Значения по группам	Различия между группами	Уровень значимости различий по *t*-критерию Стьюдента
1 курс СУЗС и ТТП	5,24; 3,48	1,76	4,19 (при α = 0,001)
1 курс СУЗС и ЗК	5,24; 4	1,24	0,48 (незначимо)
1 курс СУЗС и АХ, СТ-4	5,24; 4,42	0,82	1,82 (при α = 0,1)
СУЗС И С	5,24; 4,13	1,11	2,85 (при α = 0,01)
СУЗС и ЭТМК	5,24; 5,38	0,14	Незначимо
С и ТТП	4,13; 3,48	0,65	1,48 (незначимо)
ЭТМК и ТТП	5,38; 3,48	1,9	5,28 (при α = 0,001)
ЭТМК и ЗК	5,38; 4	1,38	2,94 (при α = 0,01)
ЭТМК и С	5,38; 4,13	1,25	3,68 (при α = 0,001)
ЭТМК и АХ3-4	5,38; 4,42	0,96	2,6 (при α = 0,02)
ПГС-4 и ТТП	4,77; 3,48	1,29	3 (при α = 0,01)
ПГС и С	4,77; 4,13	0,64	1,64 (незначимо)
ПГС и АХ, СТ	4,77; 4,42	0,35	0,875 (незначимо)
ПГС и СУЗС	4,77; 5,24	0,47	1,12 (незначимо)
ПГС и ЭТМК	4,77; 5,38	0,61	1,85 (при α = 0,1)

[12] Гмурман В. Е. Руководство к решению задач по теории вероятностей и математической статистике : учеб. пособие для студ. втузов / В. Е. Гмурман. Изд. 3-е, перераб. и доп. М. : Высш. школа, 1979. 400 с., ил.

Таблица 36

Сравнительный анализ средних показателей в баллах, полученных отдельными группами участников ДД (разные возрастные группы, группы по половому признаку, наличие или отсутствие в/у)

Сравниваемые группы	Значения по группам	Различие	Уровень достоверности
Мужчины и женщины	4,72; 4,14	0,58	2,07 ($\rho = 0,05$)
1 и 3–4 курсы	4,57; 4,6	0,03	–
Водители и не водители	4,84; 4,16	0,68	2,01 ($\rho = 0,05$)

Таблица 37

Сравнительный анализ средних показателей в баллах, полученных отдельными группами участников ДД (группы водителей и пешеходов разного пола разных специальностей)

Специальность	Пол	Наличие в/у	Значения по группам	Различие	Уровень достоверности
ТТП	М – 16 и Ж – 13	–	4,25; 2,46	1,79	$\alpha = 0,01$
СУЗС и ЭТМК	М – 30	15+ и 15–	5,73; 4,93	0,8	$\alpha = 0,1$
С, АХ, СТ, ПГС	М – 77	44+ и 33–	4,77; 3,79	0,98	$\alpha = 0,05$
	Ж – 38	5+ и 33–	4,8; 4,6	0,2	–
Женщины (вся выборка)	В и НВ	7+ и 62–	5,14; 4,27	0,87	–

Примечание. «+» – водительское удостоверение есть, «–» – водительского удостоверения нет.

Результаты сравнения позволяют сделать следующие выводы:

1. Мужчины и женщины отличаются в способности прогнозирования ДТС, мужчины с этим справляются лучше, причем как в случае сравнения ответов всех женщин и всех мужчин данной выборки,

так и (особенно) в том случае, когда анализируются ответы пешеходов, не имеющих ВУ.

2. Ответы студентов из разных учебных групп, обучавшихся на разных факультетах, серьезно отличаются. Лучше всех справились с анализом дорожной ситуации (то есть имели более адекватное представление о ДС) студенты специальностей СУЗС и ЭТМК (бакалавриат). Средние результаты показали специальности С (строители – 1-й курс), ЗК (земельный кадастр – 1-й курс) и АХ, СТ (специалисты 3-й и 4-й курсы). Удивительный факт: будущие специалисты в сфере БДД (поток ТТП) хуже всех справились с заданием на анализ дорожной ситуации.

Сравнение решений ДС студентами разных специальностей наводит на мысль, что причины различий могут быть связаны не только с имеющейся подготовкой в области ДД и способностью к анализу (рефлексии) опыта участия в ДД, но и с показателями познавательного интеллекта.

Анализ структуры и уровня развития интеллектуальных способностей потенциальных участников ДД вполне может стать новым направлением для научно-исследовательской работы. Изменения в методиках подготовки участников ДД должны строиться с учетом интеллектуальных способностей обучаемых, обеспечивая дидактический принцип доступности.

3. Пешеходы-пешеходы и пешеходы-водители также вполне очевидным образом отличаются друг от друга в представлениях и оценках ДС. К сожалению, обработаны не все имеющиеся в наличии материалы. Дальнейший анализ может сделать различия более очевидными.

Прогнозы, которые дают пешеходы-пешеходы, в меньшей степени отражают реалии дорожного движения в РФ. При оценке ДС алгоритм ориентировочной основы деятельности у них слабо сформирован, то есть отсутствует четкое представление как относительно возможности появления опасностей, исходящих от других участников ДД, так и вероятной последовательности их появления. Время реакции человека в условиях маловероятного (а тем более и вовсе неожидаемого) события существенно выше тех случаев, когда событие ожидается с высокой степенью вероятности. Следовательно, ресурс по преодолению опасных дорожных ситуаций у пешеходов-пешеходов ниже, чем у пешеходов-водителей. И именно в увеличении этого ресурса за счет сближения СМДС у пешеходов-водителей и пешеходов-пешеходов кроются возможности повышения безопасности дорожного движения в целом.

4. Вопрос вызывает отсутствие различий средних показателей между первым и старшими курсами. Если анализировать процент испытуемых, имеющих водительские удостоверения на 1-м и 4-м курсах (25 из 116 чел., то есть 21,6 %, на 1-м и 42 из 79 чел, 53,2 % на 4-м), то очевидно, что на четвертом курсе число лиц с в/у очевидно выше. На первом курсе есть ограничения по возрасту для получения в/у.

На первый взгляд, гипотеза относительно положительного влияния обучения в автошколе и опыта управления автомобилем на эффективность анализа дорожных ситуаций представляется доказанной лишь частично (принимая во внимание сравнительный анализ групп с в/у и без него). Однако в работе не было возможности оценить качество подготовки, полученной испытуемыми в процессе обучения в автошколе. В каком-то смысле предлагаемые в ходе эмпирического исследования дорожные ситуации могут служить своеобразными тестами для оценки знаний и способности к рефлексии и анализу опыта участия в дорожном движении, а также некоторой оценкой безопасности поведения участников дорожного движения (в плане защиты их собственных здоровья и жизни).

Кроме того, предложенные модели ДП предполагают рассмотрение дорожного поведения как интеллектуальной адаптации к дорожным ситуациям. С этой точки зрения лучшие результаты при выполнении экспериментального задания, продемонстрированные группами СУЗС и ЭТМК, вполне могут в первую очередь определяться их более высоким интеллектуальным уровнем по сравнению с другими группами. То есть нельзя отрицать вероятность того, что определенные интеллектуальные способности (какие именно – можно дополнительно уточнить) позволяют с высокой степенью адекватности прогнозировать развитие дорожных ситуаций даже без наличия соответствующей подготовки (в плане изучения ПДД по классической методике).

С другой стороны, поскольку различия между имеющими и не имеющими водительские удостоверения в этих группах также имеются, то нельзя отрицать и значимость полученной подготовки в области безопасности дорожного движения.

И наконец, тот факт, что не все получившие водительские удостоверения и даже имеющие опыт участия в дорожном движении успешно справились с предлагаемыми нами заданиями (а способность к их эффективному решению, очевидно, является залогом безопасности для

жизни и здоровья), то напрашивается вывод о необходимости совершенствования существующей методики подготовки участников ДД (как водителей, так и пешеходов).

3.2. Эмпирическое исследование компенсационно-адаптирующей роли отдельных характеристик стиля вождения и факторов, предопределяющих их формирование

Адаптация водителя к вождению. Стиль вождения и его характеристики как показатели степени адаптированности водителя к участию в дорожном движении (к вождению)

Введение

Работа по исследованию стиля вождения как показателя уровня культуры, с одной стороны, и степени адаптированности водителя к процессу вождения, с другой, была начата с изучения стиля деятельности водителя. Особое значение при этом (как уже отмечалось в первой главе) придавалось соотношению ориентировочного и исполнительского компонентов деятельности, а также способам и средствам, которые использует водитель для достижения определенной (в некоторых случаях – субъективной) эффективности деятельности.

Особенности «планирующих водителей» [154]

Перечислим особенности организации психической деятельности водителей с планирующим стилем деятельности и присущие таким водителям особенности дорожного поведения [154], выявленные, как уже было показано в главе 1, на основе анализа литературы и бесед с водителями (кандидатами в инструкторы по практическому вождению автомобиля).

1. «Водителям, склонным к планирующему стилю деятельности, свойственно стремление иметь заранее (до начала движения по маршруту) как можно больше информации относительно дорожной среды в целом, схем организации дорожного движения для осуществления планирования своих действий в процессе движения по маршруту.

Предварительное знакомство с маршрутом, составление плана предстоящих действий, возможность опираться не только и не столько на процесс непосредственного восприятия дорожной обстановки,

но прежде всего на информацию, хранящуюся в памяти и доступную в любой момент времени, позволяют водителю меньше переключаться в процессе управления автомобилем от одних аспектов дорожной ситуации к другим. Благодаря планированию снижается объем обязательного маневрирования, а на подготовку к осуществлению самого маневра приходится больше времени. Процесс участия в дорожном движении становится для водителя более определенным, предсказуемым.

2. Планирующие водители имеют установку на минимизацию маневров, выполняемых в процессе движения. Дополнительные перестроения требуют дополнительно переключать и распределять внимание при осуществлении маневра, что тяжело для лиц с плохим переключением внимания, а также требуют дополнительных энергетических вложений в процесс осуществления деятельности.

3. Планирующим свойственно удерживать соответствие между собственным дорожным поведением и правилами дорожного движения, чего легче достичь только при имеющемся ясном представлении относительно маршрута движения и соответствующем уровне самоконтроля. Данная особенность присуща не только плохо переключающимся водителям, но и водителям с педантичной акцентуацией личности. Для педантичных крайне важно вести себя в соответствии с правилами дорожного движения, что довольно трудно выполнить в условиях той культуры вождения, которая свойственна большинству российских водителей.

4. Оценка дорожной ситуации проводится водителями данного типа с извлечением максимального объема информации, разных аспектов и компонентов дорожной ситуации. Можно продемонстрировать особенности обработки информации планирующим водителем на примере принятия решения относительно возможности проезда через перекресток: положительное решение принимается с учетом сигналов основного и дополнительного светофоров и непосредственной дорожной обстановки. Использование дополнительной информации позволяет планирующим водителям заранее начинать готовиться к необходимым действиям (например – к троганью с места на светофоре), что сокращает время [243, с. 122] на их выполнение.

5. Планирующий водитель стремится прогнозировать, оценивать, просчитывать дорожную обстановку наперед, что отражается на специфике его пользования зеркалами заднего вида и внутрисалонного.

Наиболее комфортно такой водитель чувствует себя при возможности использовать панорамное зеркало, которое способствует уменьшению «мертвых» зон, позволяет получать максимум информации относительно дорожной ситуации.

6. Водителям планирующего плана свойственно заранее просчитывать примерное время нахождения в пути, учитывая возможности остановки, задержки (на маршруте). Такое стремление связано с желанием соблюдать правила дорожного движения (особенно в отношении скоростного режима и сигналов светофора), так как при дефиците времени пройти тот же маршрут можно только при выходе за данные ограничения. Кроме того, отсутствие времени заставляет водителя чаще маневрировать, чтобы быстрее пройти конкретный отрезок пути, что для водителя с определенными индивидуально-типологическими, личностными свойствами и характеристиками внимания может быть неприемлемо (фактически это требует перехода водителя в экстремальный режим деятельности).

7. Водители планирующего склада стремятся заранее (как того и требуют правила) использовать сигналы «поворотников» для предупреждения остальных участников движения относительно собственных намерений. Эту особенность можно связать с желанием водителя самому быть понятным для остальных участников дорожного движения и, как следствие, ожидать эту предсказуемость и от других. В случае недостатка времени водитель вынужден спешить, ищет возможности «проскочить» определенные перекрестки и т. д., реагируя внезапно, по ситуации, импульсивно. В определенном смысле получается, что склонность к планирующему дорожному поведению должна быть связана с большей дисциплинированностью водителя, стремлением соблюдать правила дорожного движения» [154].

Отталкиваясь от перечисленных выше особенностей планирующего стиля деятельности, были сформулированы вопросы для шкалы «Планирование – импульсивность», которая впоследствии вошла в опросник «Стиль вождения».

Возможности компенсации условной пригодности к водительской деятельности по отдельным критериям за счет планирующего стиля деятельности (подходы и обоснование)

Приведем результаты апробации опросника, полученные при работе со шкалой «Планирование – импульсивность», название которой

является данью классическим работам, посвященным изучению индивидуальных и типических стилей деятельности [106]. На данный момент диагностика стиля деятельности водителей с помощью данной шкалы проведена на общей выборке более 400 человек.

Шкала включает 16 вопросов, каждый из которых предполагает выбор одного из трех вариантов ответа. Анализ ответов водителя позволяет отнести его в одну из трех категорий: планирующий, импульсивный, с промежуточным (переходным или ситуативным) стилем деятельности.

При проведении ряда исследований с использованием шкалы «Планирование – импульсивность» [145, 147, 149, 150, 153, 154, 156, 159, 280] были зафиксированы следующие связи:

- между уровнем планирования и выраженностью педантичности: педантичные водители чаще прибегают к планирующему стилю деятельности [145, 159, 280];
- между планированием и инертностью нервных процессов: водители с более инертной нервной системой также склонны прибегать к планирующему стилю деятельности [145, 159]; между подвижностью нервных процессов и планированием (–0,22 при $\alpha = 0{,}02$ – окончательный результат при 125 испытуемых). Эти цифры говорят о том, что у выраженно инертных водителей чаще формируется такая стилевая характеристика, как планирование. То, что связь не является сильной, может объясняться (главным образом) недостаточной сознательностью самих водителей (даже ощущая недостаток, не все были готовы искать соответствующие компенсирующие средства, что могло отразиться на уровне их надежности деятельности). Зафиксированная связь представляется вполне логичной и укладывается в те предположения, которые были сделаны на соответствующей теоретической основе. При разработке данной шкалы продумывались вопросы, благодаря которым можно было оценить роль и место ориентировочной деятельности в процессе вождения автомобиля. То есть предполагалось, что высокие баллы по шкале планирования могут коррелировать с инертностью нервных процессов, что и доказывает отрицательная корреляционная связь между подвижностью нервных процессов и планированием;
- между склонностью к соблюдению правил дорожного движения (ПДД) и склонностью к планирующему стилю деятельности: планирующие более внимательно относятся к предписаниям ПДД; при этом

водители, соблюдающие ПДД, являются одновременно и более безопасными водителями [154].

В одной из работ [280] нами было показано, что водители с невысокой скоростью переключения внимания, обладающие высоким уровнем планирования, были более надежными водителями (в опыте не имели ДТП по собственной вине). В частности, при ведении исследовательской работы была предпринята попытка соотнести уровень планирования, свойственный тем или другим водителям, с некоторыми характеристиками, на которые можно ориентироваться, определяя психофизиологическую пригодность к управлению автомобилем. Нами (пока на небольшой выборке – 100 человек, все – представители мужского пола) было проведено сопоставление таких показателей, как скорость переключения внимания, уровень планирования и аварийность. Для получения необходимых данных нами использовались красно-черная таблица (для оценки переключения внимания обследуемых водителей), авторский опросник (для оценки уровня планирования) и анкетирование (для сбора данных относительно участия в дорожно-транспортных происшествиях). Предполагалось, что водители, имеющие условную пригодность или непригодные по показателю переключения внимания, должны стремиться компенсировать имеющийся у них природный недостаток, в том числе за счет использования возможностей ориентировочной составляющей деятельности, то есть заранее собирать информацию относительно маршрутов, схем организации дорожного движения и т. д. Как следствие – дорожная обстановка для таких водителей становится более предсказуемой, не приходится дополнительно переключаться на анализ дорожных знаков, разметки, больше времени остается на принятие решений. Для водителей с плохим переключением – это механизм компенсации, обеспечивающий им более высокий уровень надежности деятельности. На основании полученных результатов по красно-черной таблице [280, с. 5] и шкале планирования водители получили условный балл, оценивающий их уровень компенсации в деятельности (от 0 до 3): 0 баллов приписывался водителям, имеющим низкие оценки как по переключению внимания, так и по уровню планирования, 3 балла – имеющим высокие баллы по вниманию и по планированию. Остальные попали в промежуточные группы с одним и двумя баллами. Баллы по компенсации были соотнесены с уровнем аварийности водителей, принявших участие в обследовании. Аварийность тоже оценивалась условными баллами

(от 0 до 2). Ноль баллов получали безаварийные водители, 1 балл – имеющие ДТП с признанной обоюдной виной, 2 балла – имеющие аварии, произошедшие по их собственной вине. Корреляционный анализ показал, что между уровнем компенсации и уровнем аварийности есть отрицательная корреляционная связь (–0,33 при уровне значимости 0,02). Таким образом, гипотеза относительно компенсирующего влияния уровня планирования на такую психофизиологическую характеристику, как скорость переключения внимания, в первом приближении подтвердилась. То, что полученная связь – средней силы, вполне логично, так как причины ДТП могут быть самыми разными и переключение внимания не является единственным фактором, их предопределяющим.

В результате проведенного весной 2014 года эмпирического исследования (с участием И. С. Носовой, ОБД-4) было обнаружено, что более предпочтительным и одновременно более эффективным планирующий стиль деятельности является для женщин. Среди опрошенных женщин-водителей, не имевших аварий в принципе или аварий по собственной вине, преобладали «планирующие» (50 % безаварийных), а среди аварийных – с переходным стилем или импульсивные (72 % аварийных), тогда как у мужчин такой выраженной тенденции выявлено не было (сравнивались две группы: мужчины – 105 чел. и женщины –52 чел.) [155, 158]. Подробнее об этом исследовании ниже.

Планирующий стиль деятельности и безопасность водителя (уровень аварийности)

Эмпирическая связь между стилем деятельности и стилем вождения. Эмоции и планирующий стиль деятельности

Для установления не только теоретической, но и эмпирической связи между концептами «стиль деятельности водителя» (в советско-российском научном подходе) и «стиль вождения» (в западном) было проведено исследование, на материалах которого проверялась следующая гипотеза:

планирующие (по стилю деятельности) водители чаще испытывают за рулем спокойствие, и, как следствие, будут склонны к спокойному, терпеливому стилю вождения.

При изучении типичных эмоций, которые испытывают водители при управлении транспортным средством, использовались два способа получения информации:

1) ответ в свободной форме: водителей просили описать те переживания, которые у них возникают в процессе вождения;

2) водителей просили выбрать из определенного (предлагаемого им) набора эмоциональных переживаний, в этом случае набор определялся положениями, изложенными в работах Таубман – Бен-Ари [289], а именно: радость, эйфория; напряжение, тревога; гнев, раздражение, ярость; спокойствие, удовлетворенность.

Для оценки стиля деятельности водителей использовалась шкала «Планирование – импульсивность», которая (как было сказано) измеряет значимость ориентировочного компонента деятельности для водителя по сравнению с исполнительским.

Эта часть исследования была проведена совместно со студенткой И. С. Носовой (ОБД-4).

Полученные результаты (при анализе только ответов относительно эмоций) представлены в табл. 38.

Таблица 38

Эмоции, переживаемые российскими водителями

Эмоции	Количество ответов, чел. (%)
Острые ощущения, жажда риска, наслаждение свободой	12 (18,2)
Тревога	10 (15,2)
Раздражение, гнев, ярость	6 (9)
Спокойствие, удовлетворенность	38 (57,6)
Всего	66 (100)

Вывод: большинство опрошенных (российских) водителей за рулем испытывают спокойствие, сосредоточенность, удовлетворенность. Однако примерно четверть переживают наслаждение, жажду риска и чувство свободы, а также раздражение, гнев и ярость.

Эти 25 %, если исходить из теории Таубман – Бен-Ари, – представители рискованного и агрессивного стилей вождения. По исследованиям других авторов, агрессивные и рискующие водители, как правило, более аварийные [48, 55, 88, с. 46–47]. Тот, кто чаще рискует, тот чаще и попадает в аварии.

Напрашивалась гипотеза о связи между такими эмоциями, как гнев и ярость, рискованным стилем вождения и импульсивным стилем деятельности. Связи между ними представлены в табл. 39.

Таблица 39

Эмоции и стиль деятельности водителя, % (66 чел.)

Типичные для водителя эмоции	Стиль деятельности водителя			Всего
	Планирующий	Универсальный	Импульсивный	
Острые ощущения, жажда риска, наслаждение свободой	0	4,4	11	15,4
Тревога	2	11	0	13
Раздражение, гнев, ярость	2	2	4,4	8,4
Спокойствие, удовлетворенность	33	24,4	8,8	55,2
Всего	37	41,8	24,2	100 %

Выводы

Среди планирующих подавляющее большинство водителей, испытывающих при вождении спокойствие, удовлетворенность, среди переходных много переживающих спокойствие, но есть и испытывающие напряженность, тревогу. Среди импульсивных больше стремящихся к острым ощущениям, жажде риска, свободы, есть и спокойные, удовлетворенные, но здесь и больше раздраженных, чем среди планирующих или переходных.

Фактически можно говорить о наличии определенной связи между эмоциональными особенностями личности и предпочитаемым ею стилем деятельности.

Следующий шаг, который был предпринят в нашей работе, – это анализ стилей деятельности, которые предпочитают водители разных возрастных групп. В первом приближении водители были разбиты на две категории: младше 25 лет и старше (основываясь на тех наблюдениях, которые представлены в ряде работ западных авторов [279, 288]. Результаты представлены в табл. 40.

Таблица 40

Распределение водителей по стилю деятельности на группы планирующих (П), универсальных (У), импульсивных (И) в зависимости от возраста, чел. (%)

Стиль деятельности						Всего
Младше 25 лет			Старше 25 лет			
П	У	И	П	У	И	
9 (11,1)	18 (22,2)	14 (17,2)	21 (25,9)	13 (16)	6 (7,4)	81 (100)

Анализируя данные таблицы, можно прийти к выводам, что в младшей возрастной группе (до 25 лет) преобладают водители с универсальным (переходным) стилем вождения, на втором месте – импульсивные, планирующие – только на третьем, их всего 11,1 %.

Среди взрослых водителей большинство планирующих (25,9 %), на втором месте – с универсальным стилем, на третьем – импульсивные (7,4 %).

Возможно, что эти результаты вызваны влиянием возраста. Водители более старшего возраста ведут себя менее рискованно, но нельзя исключить и влияние опыта. Дело в том, что один из вопросов шкалы касается знания городов и отдельных маршрутов. Водители со стажем, даже не стремясь к активному запоминанию этой информации, все равно со временем ее усваивают, поэтому по умолчанию «стремятся» в категорию планирующих. Более молодые и менее опытные водители должны сознательно стремиться к запоминанию информации такого рода, поэтому у них планирование больше обусловлено необходимостью компенсации, а не просто опытом. Вследствие особенностей переходной группы водителей возникают сложности при «назывании» данной группы. Если речь идет о водителях со стажем, то будет правильно назвать этот стиль универсальным, то есть такие водители могут вести себя (в зависимости от их желания, от условий деятельности) и как планирующие, и как импульсивные. В случае с молодыми водителями данный стиль скорее следует именовать все-таки «переходным». Переход происходит, вероятнее всего, от импульсивного стиля к планирующему. Скорее всего, этого требуют психологические качества водителя, в процессе обучения импульсивный стиль был снят с инструктора на уровне

подражания и вступает в противоречие с особенностями молодого водителя и требованиями деятельности, так как психологические качества молодого водителя требуют компенсирующего стиля деятельности. Выработка стиля идет в процессе деятельности, методом «проб и ошибок», поэтому и проявляются поочередно черты то одного, то другого стилей. В данном случае стиль в меньшей степени подчинен самому водителю.

Распределение мужчин-водителей (вошедших в выборку эмпирического исследования) по стилю деятельности (планирующего, универсального, импульсивного) показано в табл. 41.

Таблица 41

Мужчины-водители (с добавлением опрошенных студентов 3-го курса), чел. (%)

Стиль деятельности			Всего
Планирующий	Универсальный	Импульсивный	
14 (34,1)	16 (39)	11 (26,9)	41 (100)

Вывод: в мужской группе преобладают водители с универсальным стилем вождения, на втором месте – планирующие, однако процент импульсивных достаточно высок – их более четверти. Импульсивность – один из признаков агрессивности, склонности к риску. Мужчины в большей степени склонны к риску, что показано в ряде работ западных авторов [283, 284, 288], отсюда и большой процент импульсивных водителей в данной группе.

Распределение опрошенных женщин-водителей на планирующих, с универсальным (переходным) стилем деятельности и импульсивным оказалось следующим (табл. 42).

Таблица 42

Женщины-водители, чел. (%)

Стиль деятельности			Всего
Планирующий	Универсальный	Импульсивный	
14 (45,2)	13 (41,9)	4 (12,9)	31 (100)

Выводы

Среди женщин оказалось мало импульсивных водителей (всего 12,9 %, что в два раза меньше, чем импульсивных водителей-мужчин). Преобладают водители планирующего типа (их в 1,3 раза больше, чем у мужчин).

Отдельно анализировалась связь между возрастом водителей и сформированным у них стилем вождения (табл. 43).

Таблица 43

Стиль деятельности водителей-мужчин разного возраста, чел. (%)

Младше 25 лет			Всего младше 25	Старше 25 лет			Всего старше 25	Всего
П	У	И		П	У	И		
5	8	3	16	7	5	6	18	34
(31,25)	(50)	(18,75)	(100)	(38,8)	(27,7)	(33,3)	(100)	(100)

Вывод: у мужчин планирующий стиль чаще встречается у опытных водителей, у молодых преобладает переходный. Возможно, молодые ориентированы на подражание рискующим водителям (что характерно для их возраста), хотя не всегда способны (исходя из уровня пригодности) импульсивному стилю соответствовать. Отсюда – тенденции к переходу от планирования к импульсивности.

У молодых женщин также преобладают представительницы переходного (с универсальным стилем) стиля вождения, зато в более старшем возрасте отсутствуют импульсивные, а преобладают планирующие. В определенной степени можно сказать, что планирующий стиль вождения в большей степени является женским стилем вождения.

Далее была проверена гипотеза относительно влияния предпочитаемого водителем стиля на уровень его безопасности. Предполагалось, что склонные к планирующему стилю деятельности и характеризуемые Таубман – Бен-Ари как обладатели спокойного, терпеливого стиля вождения [289], окажутся более безопасными (безаварийными) водителями.

Вначале выборка рассматривалась целиком, но впоследствии отдельно анализировались данные мужской и женской группы (табл. 44–49).

Таблица 44

Планирующий – импульсивный стиль деятельности и аварийность водителя (вся выборка), чел.

Аварийность	Стиль деятельности			Всего
	Планирующий	Универсальный	Импульсивный	
Аварийные	8	8	7	23
Безопасные	18	18	6	41
Всего	26	26	13	64

Таблица 45

Планирующий – импульсивный стиль деятельности и аварийность водителя, %

Аварийность	Стиль деятельности		
	Планирующий	Универсальный	Импульсивный
Аварийные	30,7	30,7	53,8
Безопасные	69,3	69,3	46,2
Всего	100	100	100

Из данных таблицы видно, что среди представителей планирующего и переходного (универсального) стилей преобладают так называемые безопасные водители (без аварий или с авариями, произошедшими по чужой вине), тогда как в группе импульсивных больше так называемых «аварийщиков».

Таблица 46

Стиль деятельности аварийных – безаварийных водителей-мужчин, чел.

Аварийность	Стиль деятельности			Всего
	Планирующий	Универсальный	Импульсивный	
Аварийные	6	4	4	14
Безопасные	6	9	5	20
Всего	12	13	9	34

Таблица 47

Стиль деятельности аварийных – безаварийных водителей-мужчин, % (34 чел.)

Аварийность	Стиль деятельности			Всего
	Планирующий	Универсальный	Импульсивный	
Аварийные	50	30,7	44,4	41,1
Безопасные	50	69,3	55,6	58,9

Таблица 48

Стиль деятельности водителей-женщин, чел.

Аварийность	Стиль деятельности			Всего
	Планирующий	Универсальный	Импульсивный	
Аварийные	2	3	3	8
Безопасные	12	10	0	22
Всего	14	13	3	30

Таблица 49

Стиль деятельности водителей-женщин, % (30 чел.)

Аварийность	Стиль деятельности			Всего
	Планирующий	Универсальный	Импульсивный	
Аварийные	14,3	23,0	100	26,6
Безопасные	85,7	77	0	73,3

Если рассматривать женскую группу полностью, не подразделяя на категории, исходя из возраста и стажа, а только сопоставляя стиль деятельности и аварийность, то видно, что импульсивные на 100 процентов аварийные, а планирующие и переходные в основной массе безопасны. Фактически можно говорить о том, что планирующий стиль вообще больше подходит для женщин.

Эти данные были получены в работе, проведенной совместно со студенткой И. М. Носовой. Присоединив дополнительные данные, мы получили группу в 199 человек.

С помощью шкалы авторского опросника «Планирование – импульсивность» были обследованы 199 человек (64 аварийных и 135 безопасных водителей). Водители относились в три категории: планирующие (25 баллов и более); с универсальным стилем деятельности (ситуативным, переходным) (19–25 баллов); импульсивные (18 баллов и менее). Разделение на группы шло на основании определения средних баллов при обработке данных, полученных при работе с опросником. При проверке гипотезы относительно положительного влияния планирующего стиля деятельности на безопасность водителей были получены следующие результаты (табл. 50 и 51).

Таблица 50

Стиль деятельности и аварийность водителей-мужчин, % (144 человек)

Аварийность	Стиль деятельности			Всего
	Планирующий	Универсальный	Импульсивный	
Аварийные	33,3	28,6	58,3	31,9
Безопасные	66,7	71,4	41,7	68,1
Всего	100	100	100	100

Таблица 51

Стиль деятельности и аварийность водителей-женщин, % (55 чел.)

Аварийность	Стиль деятельности			Всего
	Планирующий	Универсальный	Импульсивный	
Аварийные	18,75	27,6	70	32,8
Безопасные	81,25	72,4	30	67,2
Всего	100	100	100	100

При рассмотрении результатов, полученных в группе женщин-водителей, видно, что из импульсивных водителей почти 70 % попали в «аварийщики», тогда как «планирующие» и «универсалы», напротив, в основной массе оказались безопасными. Таким образом, тенденции, полученные на маленькой выборке, сохранились при обследовании большой.

В мужской группе (так же, как и ранее) более безопасными оказались водители с универсальным стилем деятельности, на втором месте по безопасности – планирующие.

Исходя из полученных результатов, следует предполагать, что планирующий стиль больше удобен и безопасен для женщин, но его основные элементы желательны и для мужчин. Следовательно, мастеру производственного обучения для того, чтобы эффективно работать с разными учениками, необходимо обладать или изучить и освоить основы планирующего стиля деятельности.

Общие выводы из обработки данных

Количественно среди безопасных водителей оказалось больше планирующих и с переходным стилем, среди аварийщиков распределение практически равномерное. Планирующий стиль не является панацеей в плане безопасности (надо помнить, что это компенсирующий стиль, и в экстремальных режимах деятельности его возможностей может не хватить для обеспечения надежности), однако он предпочтительнее импульсивного.

Особенно очевиден положительный эффект формирования планирующего стиля деятельности у женщин. Возможно, что это в каком-то смысле есть основа «женского» стиля вождения. Данная закономерность не должна упускаться из виду и должна учитываться при подборе пар инструктор – ученик в автошколе.

Опираясь на результаты работ, представленные выше, можно утверждать, что при соответствующем сочетании уровня планирования и определенных типологических, личностных свойств, характеристик внимания у конкретного водителя срабатывает такой механизм обеспечения надежности, как компенсация. Таким образом, компенсирующий характер планирующего стиля деятельности водителя в данной работе продемонстрирован достаточно наглядно. Описываемый «планирующий» стиль деятельности может способствовать обеспечению надежности водителя, компенсируя его неполную пригодность к деятельности по отдельным психофизиологическим критериям, в первую очередь, невысокую скорость переключения внимания за счет опоры на долговременную память.

Выводы по разделам 3.1 и 3.2

Проведение психологической диагностики кандидатов в водители по тем характеристикам, которые могут быть скомпенсированы за счет данного стиля, и целенаправленное его формирование (по показаниям) могут способствовать повышению надежности деятельности конкретного водителя и безопасности дорожного движения в целом. Подчеркнем еще раз, что планирующий стиль деятельности особо показан водителям с невысокой скоростью переключения внимания, с инертной нервной системой, с выраженной педантичной акцентуацией личности. Однако в том случае, если водители, полностью пригодные к деятельности, также будут использовать данный стиль (или хотя бы его элементы), это будет способствовать повышению уровня их надежности за счет такого механизма, как избыточность. Стиль будет выходить на первый план в том случае, когда условия деятельности усложняются или на исполнение функций водителем существенное влияние начинают оказывать негативные психофизиологические состояния. В этом случае стилевые особенности будут выступать в качестве своеобразной «подушки безопасности».

Подводя итоги, можно сказать, что ознакомление инструкторов и учеников автошкол с возможностями компенсации неполной пригодности к деятельности за счет целенаправленного формирования планирующего стиля деятельности может способствовать как повышению надежности их собственной деятельности, так и повышению эффективности подготовки водителей в целом. Методика подготовки водителей может быть усовершенствована за счет методов и приемов, способствующих формированию планирующего стиля у обучаемых, в первую очередь на базе описаний, представленных в в разделе 3.2 данной монографии. Особенно эффективными такие изменения могут оказаться при подготовке водителей-женщин [150, 157, 158].

Стиль вождения, акцентуации личности и аварийность – безопасность водителя

В табл. 52 показаны результаты сравнения групп аварийных и безаварийных водителей по отдельным акцентуациям личности.

Таблица 52

Сравнение безопасной и опасной групп водителей по выраженности отдельных акцентуаций личности (показаны только значимые различия)

Акцентуация личности водителя	Безопасная группа	Опасная группа	Различие	Уровень значимости
Педантичность	12,93	11,3	1,63	При α = 0,1
Возбудимость	10,19	11,9	1,71	При α = 0,1
Сензитивность	7,39	9,0	1,61	При α = 0,1

Можно увидеть, что в безопасной группе более выражена такая акцентуация характера, как педантичность. Педантичные люди отличаются точностью, стремлением соблюдать всегда порядок, избегать ненужных опасностей. Педантичные водители стараются соблюдать ПДД, избегать опасных ситуаций на дороге, что положительно сказывается на их безаварийности.

У водителей опасной группы в большей степени выражены такие акцентуации характера, как возбудимость (импульсивность) и сензитивность (неуверенность в своих достоинствах, чувствительность).

Безаварийность (по анализу опыта участия отдельных водителей в ДТП по своей, чужой вине и обоюдной) и стилевые характеристики вождения представлены в табл. 53. В отдельных группах даны только значимые связи.

Таблица 53

Безаварийность и стилевые характеристики вождения, %

Корреляционная связь между шкалой «Безопасность – риск» и аварийностью водителей	Социально-профессиональная характеристика группы	
	Любители	Профессионалы
Характеристика стиля (только шкала безопасности)	0,25	0,475

Данные, представленные в табл. 53, говорят о том, что есть корреляционная связь между склонностью водителя к соблюдению ПДД и его

безаварийностью (чем более высокие баллы набирал опрашиваемый по шкале безопасности, тем вероятнее, что в его водительской биографии не было ДТП по его собственной вине).

Полученные в исследовании результаты совпали с результатами, представленными в работе В. М. Курганова [134, 135] (табл. 54).

Таблица 54

Медианные оценки психологических качеств водителей разного уровня надежности, % (по Курганову)

Оценочные шкалы	Водители удовлетворительной надежности	Водители низкой надежности	Разница медианных оценок
1. Эмоциональность	51,68	54,12	–2,44
2. Социальная эмоциональность	49,82	46,75	+3,07
3. Интернальность межличностных отношений	50,00	50,00	0,00
4. Гипертимность	50,00	62,50	–12,50
5. Возбудимость	58,33	62,50	–4,17
6. Демонстративность	50,00	41,67	+8,33
7. Экзальтированность	75,00	50,00	+25,00
8. Эмоциональная устойчивость	50,00	50,00	0,00
9. Экспрессивность	33,33	41,67	–8,34
10. Нормативность	50,00	50,00	0,00
11. Самоконтроль	50,00	50,00	0,00
12. Пессимистичность	28,93	21,04	+7,89
13. Эмоциональная лабильность	30,80	30,80	0,00
14. Импульсивность	37,53	33,36	+4,17
15. Оптимистичность	46,69	53,36	–6,67

Также, по данным А. Г. Евдокимова (на которые ссылается Е. П. Ильин [62; 88, с. 56]), для лиц с высоким уровнем склонности к риску характерны более высокие показатели импульсивности, эмоциональной лабильности, некритичности, а также истерии, психопатии и гипомании по MMPI, чем для лиц с низкой склонностью к риску.

Признаки и причины формирования агрессивного стиля вождения

Понятие «агрессивная езда» активно муссируется в российских средствах массовой информации, хотя законодательно закрепленного определения данного явления нет. В западных странах исследованию причин агрессивного поведения уделяется много внимания. Дадим, отталкиваясь от ряда западных и российских работ [3, 14, 67, 88, 276–279, 281, 282, 284–289], психологическую характеристику агрессивному вождению.

Агрессивный стиль вождения связан с проявлением небезопасного поведения вовне (внешне, в рамках не только непосредственного движения, но и взаимодействий с остальными участниками дорожного движения) и в актуальном отношении (небезопасность поведения может фиксироваться практически в любой отрезок времени, когда водитель находится за рулем), в тактическом отношении (в выборе импульсивного стиля деятельности), в техническом отношении (на максимуме использования технических характеристик автомобиля), в социальном отношении (на уровне вербальных проявлений).

Агрессивным водителя можно признать в том случае, если он обладает следующими особенностями дорожного поведения:

1. Склонность к риску (прежде всего проявляется в склонности к нарушению ПДД, в первую очередь в выборе скоростного режима, несоблюдении сигналов светофора и предписаний, касающихся порядка проезда перекрестков).

2. Импульсивность: данное качество подразумевает необдуманное, неспланированное, импульсивное поведение на дороге, влекущее за собой резкие, плохо предсказуемые маневры, резкий набор скорости и резкое торможение, принятие решений и их немедленное исполнение при недостаточном количестве информации.

3. Пренебрежительное отношение к обеспечению возможностей использования средств пассивной и активной безопасности: как техническое состояние автомобиля, так и подготовка водителя в плане безопасной техники управления оставляют желать лучшего.

4. Чрезмерно уверенное поведение при осуществлении маневров парковки или при маневрировании в местах с недостаточным пространством для движения, что повышает риск задеть или столкнуться с другим автомобилем.

5. Отсутствие культуры поведения: речь скорее всего пойдет о незнакомстве и сознательном нежелании использовать «азбуку вежливости» водителя.

6. Типичные эмоции, свойственные агрессивному водителю: гнев, дорожная ярость.

7. Социальные аспекты поведения: вербальная агрессия в отношении других участников дорожного движения и (возможно) реальные физические действия.

Сочетание всех перечисленных признаков, несомненно, делает водителя в актуальном отрезке времени небезопасным как в отношении самого себя, так и для других участников дорожного движения.

Существует противоположная крайность: в этом случае речь идет о водителе безопасном (опять в актуальном плане).

Есть достаточно большое количество участников дорожного движения, которые попадут в промежуточную категорию: они могут оказаться актуально опасными, но безопасными потенциально или наоборот: актуально безопасными, но опасными в потенциально возможных условиях.

3.3. Эмпирическое исследование факторов, предопределяющих формирование отдельных характеристик стиля вождения и его общую безопасность, эффективность и гармоничность

Работа с опросником «Стиль вождения». Исследование отдельных характеристик стиля вождения и связей между ними

Опросник «Стиль вождения» был разработан в 2009–2010 годах и опробован на общей совокупной выборке работающих по найму водителей, студентов (имеющих водительское удостоверение и управляющих автомобилем), кандидатов в мастера производственного обучения, проходящих подготовку в ИБДД СПбГАСУ, водителей-любителей (не работающих по найму со стажем). Работа с опросником продолжается. Кратко представим результаты, полученные за последние 6 лет.

Первичная апробация была проведена на выборке 87 человек (2009–2010 годы) (результаты апробации представлены в работах [144, 145,

153, 280]). Были зафиксированы связи между отдельными характеристиками стиля вождения и акцентуациями личности водителей. На этапе апробации (на этом этапе в работе активное участие принимали студенты группы ОБД-5 (Организация и безопасность дорожного движения) Л. В. Комкова и Н. Ю. Лебедева) решались следующие задачи:

1. Проанализировать связи между характеристиками стиля вождения, индивидуально-типологическими и личностными особенностями у разных групп водителей.

2. Показать возможности компенсации недостаточно высокой скорости переключения внимания у водителя за счет формирования такой характеристики стиля вождения, как планирование.

3. Охарактеризовать личностные и стилевые особенности более безопасных водителей.

4. Сформулировать рекомендации по формированию пар инструктор – ученик с учетом характеристик стиля вождения.

Всего в исследовании в качестве испытуемых (на двух разных этапах исследования) приняли участие 225 человек (125 – на первом и 100 – на втором). Описание отдельных групп выборки представлено в табл. 55. Выборка исследования невелика, но работа по сбору данных продолжается.

Таблица 55

Описание выборки экспериментального исследования, чел.

Название группы	Характеристика группы					
	Любители	Профессионалы	Мужчины	Женщины	Безаварийные	Аварийные
М	21	44	65	0	38	27
Ж	22	0	0	22	15	7
Всего	43	44	65	22	53	34

Для обработки, анализа и интерпретации данных были сформированы группы: мужчины – женщины; любители – профессионалы; аварийные – безаварийные водители. Разделение проводилось по гендерному признаку, по включенности отдельных испытуемых собственно в процесс трудовой деятельности, сопряженной исключительно с управлением транспортным средством и теми или другими видами перевозок,

а также по участию-неучастию в дорожно-транспортных происшествиях в качестве основного виновника данного происшествия. Безаварийными считались водители, не имевшие аварий, а также попавшие в ДТП не по своей вине.

При делении выборки на группы (любителей и профессионалов) стало заметным влияние некоторых личностных особенностей на формирование определенных характеристик стиля любителей (табл. 56):

Таблица 56

Анализ связей между отдельными характеристиками стиля и акцентуациями характера в группах любителей и профессионалов (показаны только значимые корреляционные связи)

Акцентуации личности	Характеристики стиля деятельности				
	Безопасность	Планирование	Средства безопасности	Культура вождения	Уверенность при парковке
1. Водители-любители (43 чел.)					
Педантичные	–	0,35 (при 50 испытуемых)	–	–	–
Гипертимные	–	–	–	–	0,24 (на уровне тенденции)
Сензитивные	–	–0,25	–	–0,33	–
Циклотимные	–	–	–0,3	–	–
Аффективно-экзальтированные	–	–	–	–	–0,33
2. Водители-профессионалы (44 чел.)					
Ригидные	–	На уровне тенденции	–	–	–
Возбудимые	–0,36	–	–	–	–

Окончание табл. 56

Акцентуации личности	Характеристики стиля деятельности				
	Безопасность	Планирование	Средства безопасности	Культура вождения	Уверенность при парковке
Дистимные	–	–	–	–	–
Сензитивные	–	–	–	–0,25	0,31
Циклотимные	–	–	0,24	–	–
Подвижность нервных процессов (при 100 испытуемых)		–0,22			

Как видно из результатов, представленных в табл. 56:

1. Значимой оказалась связь между склонностью к планированию и педантичностью (склонностью к сверхточности, исполнительности, соблюдению правил, инструкций и т. д.) (0,35 при 0,1). Это вполне логично, так как именно дополнительный сбор информации в отношении дорожных ситуаций и дорожной среды позволяет вести себя в соответствии с ПДД.

2. Из цифр ясно, что наиболее рискованными профессиональными водителями являются лица с возбудимой акцентуацией характера. Схожие данные приведены в отношении профессионалов в монографии В. М. Курганова [134, 135].

3. В обеих группах (профессионалов и любителей) была выявлена связь между циклотимичностью и отношением к средствам безопасности. Только в группе любителей эта связь отрицательная (–0,3 при уровне значимости 0,1), а в группе профессионалов она положительная (0,24 при 0,1). Это означает, что циклотимные любители пренебрежительно относятся к средствам обеспечения безопасности. Возможно, они это себе позволяют, так как имеют возможность, будучи в неблагоприятном психофизиологическом состоянии, отказаться от поездки на автомобиле, воспользоваться общественным транспортом. Профессионалы же, осознавая свои личностные особенности, вероятно, даже сталкиваясь ранее в своем опыте с их отрицательным влиянием на надежность деятельности, в большей степени стремятся использовать средства

пассивной и активной безопасности. Использование этих средств необходимо для компенсации ошибок, сбоев, вероятность которых (по разным причинам) на фоне как сниженных активности и настроения, так и повышенных возрастает.

4. В обеих группах наблюдается отрицательная связь между сензитивностью и культурой вождения (–0,33 при α = 0,1 и –0,25 при α = 0,1 соответственно). Сензитивные люди – высокотревожные, робкие, застенчивые, впечатлительные, очень чувствительные, как следствие, обладающие низкой стрессоустойчивостью и помехоустойчивостью, вероятно, боятся лишний раз отвлекаться непосредственно от процесса управления автомобилем, не замечают сигналов вежливости со стороны других водителей и сами их редко используют.

5. Обнаружена связь между подвижностью нервных процессов и планированием (–0,22 при α = 0,02 – окончательный результат при 125 испытуемых). Эти цифры говорят о том, что у выраженно инертных водителей чаще формируется такая стилевая характеристика, как планирование. То, что связь не является сильной, может объясняться (главным образом) недостаточной сознательностью самих водителей (даже ощущая недостаток, не все были готовы искать соответствующие компенсирующие средства, что могло отразиться на уровне их надежности деятельности). Зафиксированная связь представляется вполне логичной и укладывается в те предположения, которые были сделаны на соответствующей теоретической основе. При разработке данной шкалы продумывались вопросы, благодаря которым можно было оценить роль и место ориентировочной деятельности в процессе вождения автомобиля. То есть предполагалось, что высокие баллы по шкале планирования могут коррелировать с инертностью нервных процессов, что и доказывает отрицательная корреляционная связь между подвижностью нервных процессов и планированием.

6. Было отмечено наличие отрицательной корреляционной связи между аффективно-экзальтированностью (легким переходом от состояния восторга к состоянию печали) и уверенностью при парковке в этой же группе. Это можно объяснить тем, что бурное проявление эмоций мешает сконцентрироваться при осуществлении маневров парковки. А положительная связь между сензитивностью и уверенностью при парковке в группе профессионалов может объясняться таким качеством, как интуиция, присущим лицам с сензитивной акцентуацией личности.

7. В ходе исследования также имелась тенденция проявления связи гипертимности (оптимизм, активность, предприимчивость) и уверенности при парковке в группе любителей.

Шкала «Планирование – импульсивность» (общая выборка при работе с экспресс-опросником более 400 чел.): 2009–2014 гг.

Были показаны компенсационные возможности планирующего стиля деятельности при невысокой скорости переключения внимания за счет опоры на долговременную память, а также связь между склонностью к планирующему стилю деятельности и инертностью нервных процессов и педантичностью водителя. Отмечено, что женщины-водители, склонные к планирующему стилю деятельности, являются более безопасными водителями, а для мужчин более безопасным оказался универсальный стиль деятельности [158].

Есть определенные различия по шкале «Планирование – импульсивность» между водителями со стажем более трех лет (профессионалами и кандидатами в инструкторы) и менее трех лет (смешанная группа водителей, не работающих по найму) (табл. 57).

Таблица 57

Сравнение средних баллов по шкале «Планирование – импульсивность» между водителями с различным стажем

Сравниваемые группы водителей	Средние значения	Различие	Уровень значимости различия
Со стажем более трех лет (62 чел.)	23,16	2,095	При α = 0,001
Со стажем менее трех лет (100 чел.)	21,065		

Таким образом, можно говорить, что формирование планирующего (и тем более универсального) стиля деятельности может происходить не только как реализация механизма компенсации, но и из-за влияния опыта.

Шкала «Уверенность при парковке», общая выборка – около 100 чел. (2012–2014 гг.): сравнивались группы водителей. Баллы, набранные водителями по данной шкале, сопоставлялись с результатами выполнения

тестов, предназначенных для оценки линейного и углового глазомера (оценка глазомера проводилась в соответствии с рекомендациями методических указаний НИИ профтехобразования [219]). Сравнивались группы водителей-мужчин со стажем вождения до трех лет и более трех лет (две группы по 50 чел.). Было обнаружено, что высокая уверенность при парковке у молодых водителей (со стажем менее трех лет) коррелировала с хорошим линейным и угловым глазомером, тогда как в группе водителей с большим стажем такой зависимости не наблюдалось.

При этом следует отметить, что при сравнении средних по шкале уверенности при парковке группы кандидатов в инструкторы (водителей со стажем от трех лет) и группы молодых водителей существуют определенные (значимые) различия (табл. 58).

Таблица 58

Сравнение средних баллов по шкале «Уверенность при парковке» в группах водителей со стажем более и менее трех лет

Сравниваемые группы водителей	Средние значения	Различие	Уровень значимости
Со стажем более трех лет (71 чел.)	8,13	0,42	$t = 2{,}22$ при $\alpha = 0{,}002$
Со стажем менее трех лет (120 чел.)	7,31		

Полученные тенденции заставляют рассуждать о компенсационных механизмах, которые формируются у возрастных водителей, способствуя возмещению снижающихся психофизиологических способностей.

Данные по водителям со стажем менее трех лет собирались на основе студенческой выборки, поэтому работу в данном направлении целесообразно продолжить, однако полученные тенденции заставляют рассуждать о компенсационных механизмах, которые формируются у возрастных водителей, приходя на смену или поддерживая ухудшающиеся психофизиологические возможности.

После получения ряда оценок характеристик стиля вождения для каждого водителя (работа по сбору данных ведется с 2009 года) был проведен подробный анализ связей между ними. Корреляционные связи в одних отношениях проявляли определенную устойчивость, в других – уровень (сила) и направленность связей различались (в зависимости

от социально-психологических характеристик групп). При сопоставлении баллов, набранных водителями по отдельным шкалам, были зафиксированы корреляционные связи между различными характеристиками стиля вождения в группах водителей с разными социально-психологическими характеристиками.

В частности, при анализе связей было обнаружено, что, несмотря на то, что корреляционные связи между отдельными характеристиками стиля вождения носят устойчивый характер (положительные между такими характеристиками, как безопасность, планирование, ориентация на средства безопасности и культуру поведения на дороге, и отрицательные между уверенностью при парковке и остальными шкалами за исключением планирования), интенсивность этих связей различается у водителей, работающих и не работающих по найму, а также у водителей мужского и женского пола (табл. 59).

Таблица 59

Анализ связей между отдельными характеристиками стиля вождения в группах, сформированных исходя из половых различий и наличия профессионального опыта вождения

Сопоставляемые характеристики стиля вождения	Ж (22 чел.)	М (65 чел.)	Любители (43 чел.)	Профессионалы (44 чел.)
Безопасность (Б) и планирование (П)	0,65	0,39	0,53	0,47
Б и отношение к средствам безопасности (СБ)	–	0,43	0,35	0,37
Б и культура вождения (КВ)	0,63	0,58	0,57	0,59
Б и уверенность при парковке (УП)	–0,57	–	–0,48	–
П и СБ	0,48	0,3	0,48	0,3
П и К	0,64	0,3	0,6	0,48
П и УП	–	0,35	–	–
СБ и К	–	0,36	0,43	–
СБ и УП	–	–	–	–
К и УП	–0,48	–	–	–

При расширении выборки исследования особое внимание было обращено на анализ различий связей между характеристиками стиля вождения в группах безопасных и аварийных водителей, так как выявление таких различий может стать прогностическим фактором при диагностике безопасности стиля вождения конкретного водителя.

Выделение групп опасных и безопасных водителей проводилось на основе анализа их водительских биографий (по отсутствию – присутствию в опыте аварий по собственной вине).

Положительная корреляционная связь между планированием и культурой дорожного поведения в опасной группе говорит о том, что чем выше культура дорожного поведения, тем вероятнее, что водитель данной группы не проявляет признаки импульсивного стиля деятельности. То есть у аварийщиков элементы планирующего стиля проявляются только при высоком уровне культуры дорожного поведения, тогда как в группе безопасных водителей такая связь слабее. На более раннем этапе исследования нами были выявлены более значительные различия между связями в группах опасных и безопасных водителей (табл. 59–61).

Таблица 60

Анализ связей между характеристиками стиля вождения в группах аварийных и безаварийных водителей

Сопоставляемые характеристики стиля вождения	Безопасная группа (без ДТП) (53 чел.)	Опасная группа (34 чел.)
Шкала безопасности (Б) и планирование (П)	0,33	0,575
Б и отношение к средствам безопасности (СБ)	0,27	0,39
Б и культура вождения (КВ)	0,53	0,66
Б и уверенность при парковке (УП)	–	**–0,31**
П и СБ	0,31	0,39
П и К	–	**0,68**
П и УП	0,22	–
СБ и К	–	0,42
СБ и УП	–	–
К и УП	**–0,32**	**0,047**

В табл. 60 указаны значимые корреляционные связи (в том случае, если связь оказывалась незначимой, вместо числа ставился прочерк).

На новом этапе в выборку были добавлены данные по молодым водителям (средний возраст 20 лет) и с водительским стажем не более трех лет (по факту 0,5–1 год в среднем).

Таблица 61

Связи между отдельными характеристиками стиля вождения в разных группах водителей

Сопоставляемые шкалы опросника	Вся выборка (118 чел.)	Опасная группа (аварийные) (41 чел.)	Безопасная группа (без ДТП или попавшие в них по чужой вине) (77 чел.)
Безопасность (Б) и планирование (П)	0,43	0,48	0,35
Б и СБ (Отношение к средствам безопасности)	0,43	0,48	0,39
Б и К (культура дорожного поведения)	0,55	0,61	0,58
Б и УП (уверенность при парковке)	–0,3	–0,4	–0,27
П и СБ	0,46	0,53	0,36
П и К	**0,45**	**0,54**	**0,33**
П и УП	0,004 (незначима)	–0,06 (незначима)	0,04 (незначима)
СБ и К	0,45	0,44	0,47
СБ и УП	–0,17 (есть связь при 0,1)	–0,17 (незначима)	–0,16 (незначима)
К и УП	**0,11 (незначима)**	**0,12 (незначима)**	**–0,19 (есть связь при 0,1)**

В ячейках табл. 61 (если нет комментариев) указаны значимые корреляционные связи.

Если говорить о цифрах по шкале «Безопасность – риск» в этой группе, то в студенческой группе (группе водителей со стажем менее

трех лет) по сравнению с группой «взрослых» водителей (со стажем более трех лет) средний балл по шкале «Безопасность – риск» оказался ниже на значимом уровне (t = 2,06 при уровне значимости 0,05). И это с учетом того, что в группе студентов процент аварийщиков существенно ниже, чем в общей (18,8 % против 32,6 %).

Возможно, что ряд студентов-водителей, обладая потенциально аварийным стилем, еще не успели в силу малого опыта попасть в официально зафиксированную аварию, о которой их и спрашивали, относя в категорию безопасных или аварийных. Проявившаяся корреляционная связь, возможно, может служит прогностическим фактором потенциальной небезопасности водителей, данные по которым были добавлены в общую выборку.

Кроме того, возникает вопрос, чем вызван тот факт, что в группе безопасных водителей связь между склонностью к планирующему стилю и культурой вождения слабее, чем в группе опасных (аварийных) водителей. В чем причина различий?

В ряде работ [145, 147, 151, 154, 158, 159] было показано, что планирующий стиль деятельности (как одна из характеристик стиля вождения) может выполнять компенсирующую функцию, способствуя раскрытию у водителей возможностей или качеств, возмещающих имеющиеся у них недостатки (неполную пригодность к деятельности).

Стихийное (неосознанное) формирование стиля может быть вызвано разными причинами, в том числе носящими случайный характер (например, подражанием конкретному инструктору). Осознанный выбор способов и средств осуществления деятельности, очевидно, связан с отношением водителя к себе как к субъекту деятельности, требующему определенного самосовершенствования. Можно высказать предположение, что среди планирующих достаточный процент водителей, неполностью (условно) пригодных к водительской деятельности [19].

Импульсивный стиль из-за своих особенностей требует от водителя более высокого уровня пригодности к водительской деятельности, особенно по характеристикам внимания и времени реакции. Возможно, что формирование данного стиля и вызвано в первую очередь наличием этого соответствия.

Планирующий водитель может казаться другим вежливым, однако основной мотив такого его поведения – повышение предсказуемости поведения участников дорожного движения, в том числе за свой счет,

повышение количества дорожных ситуаций, которые будут для него предсказуемыми и, как следствие, уменьшение времени реакции в них (по данным Г. Суходольского [243], время реакции водителя в ожидаемой (высоковероятной) ситуации меньше, чем в низковероятной), что позволяет реагировать вовремя и эффективно. Импульсивный в меньшей степени нуждается в этой предсказуемости, может успевать реагировать по ситуации, справляться с высоким навязанным темпом предъявления сигналов. И вежливость он проявляет исключительно ради других, а не потому, что сам в ней нуждается (в определенной степени для него вежливость – неэффективна, может быть только неким «знаком» вежливости). Поэтому-то у «аварийщиков» и выражена связь между планированием и культурой: именно определенное воспитание подталкивает их к более вежливому поведению.

В группе безопасных водители, даже изучив сигналы вежливости, могут их не использовать, чтобы сохранить энергию для своевременного выполнения предписанных ПДД (в отличие от дорожного этикета [306]) действий, так как в противоположном случае могут, выполняя достаточное, не успеть исполнить необходимое.

Любопытным является также различие между группой аварийщиков и безопасных по отсутствию – наличию корреляционной связи между уровнем культуры дорожного поведения и уверенностью при парковке. У аварийщиков такая связь отсутствует. Шкала уверенности при парковке выстроена таким образом, что вопросы в ней касаются привычного для водителя выбора мест для парковки. И выбор определяется, с одной стороны, стремлением к определенному комфорту (с тем, чтобы не переносить вручную тяжелые вещи на большие расстояния), с другой, позволительностью для водителя создания определенных неудобств для окружающих, с третьей – владением техникой парковки. Безопасные водители, по-видимому, учитывают социальный аспект последствий своего дорожного поведения, задумываются о мере его безопасности и социальной желательности, тогда как аварийщики могут чаще исходить из переоценки собственных возможностей в плане осуществления того или иного маневра (так как уровень культуры в данном отношении не влияет на выбор ими решений). Неравноценность групп (по объему выборки) можно оправдать тем фактом, что число безопасных водителей значительно превышает число аварийщиков.

Акцентуируем внимание еще раз на том, что связи между характеристиками стиля вождения различаются также в группах профессионалов и любителей, водителей мужского и женского пола (см. табл. 59).

Таким образом, даже при наличии некого ядра стиля (каковым полагается, в частности, склонность к импульсивному, планирующему или универсальному (ситуативному) стилю деятельности), каждый водитель является обладателем собственного индивидуального стиля вождения с набором определенных характеристик.

В зависимости от сочетания характеристик внутри стиля конкретного водителя прогноз безопасности – аварийности может носить следующий характер (табл. 62):

Таблица 62

Прогноз аварийности водителя на основе сочетания характеристик стиля вождения

Характеристики стиля	Идеальный водитель	Безопасный актуально (потенциально опасный)	Безопасный (потенциально небезопасный в критической ситуации)	Аварийный водитель
Безопасность	Высокие баллы	Средний или низкий	Высокий	Все низкие
Планирование	Средние или высокие	Низкий или средний	Высокий или средний	Низкое
СБ	Высокие	Средние или низкие	Высокие	Низкие
КВ	Высокие	Средние	Средние или низкие	Низкие
УП	Средние	Высокие	Высокий или средний	Высокие
Общая культура	Высокие	Средние	Высокие или средние	Низкие баллы
Типичные эмоции	Спокойствие, уверенность в большинстве ДС	Радость, эйфория	Спокойствие, уверенность в большинстве ДС, в сложных – тревога, напряженность	Гнев, раздражение

Анализируя результаты, можно опять вернуться к мысли, высказанной в работе Е. П. Ильина [91, с. 92–93], что стиль, с одной стороны, есть индивидуальное привычное своеобразие конкретного человека, с другой, такое своеобразие может оказаться присущим и другим людям (в нашем случае водителям), сходным по определенным ключевым признакам, предопределяющим формирование данной характеристики стиля вождения.

При этом социально-психологические характеристики группы, к которой водитель относится, позволяют в определенной степени прогнозировать характеристики, присущие его стилю вождения, и степень безопасности такового.

В целом можно говорить о подтверждении гипотезы относительно более высокого уровня надежности деятельности и, как следствие, безаварийности водителей с такими характеристиками стиля вождения, как безопасность (по шкале безопасность – риск), планирование – универсальность, значимость средств безопасности, средняя или высокая культура вождения, средний уровень уверенности при парковке.

Выводы по разделам 3.1, 3.2, 3.3

1. Стиль вождения в целом (и в особенности стиль деятельности, являющийся его центральной, ядерной характеристикой) может выступать в качестве реального воплощения механизма компенсации, способствующего:
   - закрытию недостатков на основе раскрытия способностей;
   - изменению соотношения подвидов водительской деятельности.
2. Планирующий стиль деятельности чаще формируется у лиц с инертной нервной системой, невысокой скоростью переключения внимания, педантичностью, а также у водителей-женщин. При наличии такого недостатка, как недостаточно высокая скорость внимания, способствует его компенсации.
3. Говоря о стиле деятельности, следует сделать вывод, что в его формировании действительно большее значение имеют индивидные характеристики (пол, свойства нервной системы, характеристики внимания) и во вторую очередь – акцентуации личности (педантичность).
4. Стиль деятельности водителя (планирующий – универсальный – импульсивный) связан с переживаемыми им типичными эмоциями в процессе автовождения: планирующие водители чаще испытывают спокойствие и уверенность.

5. Все характеристики стиля вождения так или иначе связаны с акцентуациями личности водителя, что заставляет высказать предположение, что именно акцентуации (на личностном уровне) в определенной мере предопределяют их формирование (табл. 63).

Таблица 63

Индивидно-типологические, личностные свойства, характеристики внимания и стиль вождения

Тип акцентуации (инертность нервных процессов), скорость переключения внимания	**Особенности дорожного поведения и (или) стиль деятельности (способы осуществления деятельности)**
Возбудимый	Пренебрежительное отношение к ПДД, склонность к нарушениям ПДД, более высокий уровень аварийности по сравнению с другими водителями (больше аварий по собственной вине)
Гипертимный	Большая (по сравнению с другими водителями) самоуверенность при осуществлении маневров парковки (определенная склонность к риску в данном отношении)
Демонстративный	Пренебрежение средствами безопасности, большая озабоченность собственным имиджем, чем обеспечением безопасности, тенденция к демонстративной вежливости
Педантичный	Склонность к планирующему стилю вождения (стилю деятельности): запоминание маршрутов, схем организации дорожного движения и опора на сохраненную в памяти информацию для более тщательного соблюдения ПДД
Сензитивный	Пренебрежение отдельными знаками дорожного этикета (менее вежливы)
Аффективно-экзальтированный	Меньшая уверенность при осуществлении маневров парковки
Инертность нервных процессов/низкая скорость переключения внимания	Планирующий стиль вождения (описание планирующего стиля в [16])

6. Характеристики стиля вождения определенным образом связаны с уровнем аварийности – безопасности водителя, особенно ярко эта связь проявляется в отношении характеристик безопасность – риск и планирование – импульсивность: соответственно, более безопасными полюсами данных характеристик являются безопасность и планирование.

7. Каждый водитель обладает индивидуальным стилем деятельности, в котором определенным образом сочетаются характеристики стиля вождения, предопределяя безопасность, эффективность и гармоничность стиля.

8. Сочетание характеристик стиля вождения может выполнять прогностическую функцию в отношении актуально-потенциальной безопасности и аварийности водителя.

3.4. Определение направлений коррекционной работы по адаптации человека к процессу вождения на основе результатов эмпирического и теоретического исследований

Основные направления работы по гармонизации стиля вождения: западный опыт, компенсирующие программы

Диагностика стиля вождения важна прежде всего для ведения превентивной работы в отношении вероятных ДТП, так как в определенной степени позволяет прогнозировать безопасность – небезопасность конкретного водителя.

Анализ ряда работ российских и зарубежных авторов, структурный подход к определению индивидуального стиля вождения (описание типичного для водителя набора особенностей дорожного поведения и способов осуществления им деятельности через такие характеристики, как безопасность – риск, планирование – импульсивность, отношение к средствам безопасности, культура вождения, уверенность при парковке), проведение ряда эмпирических исследований позволяют определить направления по оптимизации стиля вождения, которая может осуществляться в процессе психологического сопровождения подготовки водителей.

Такими направлениями являются:

- обучение техникам управления автомобилем [11, 31, 33, 34, 36, 47, 75, 176, 177] (включая технику управления в сложных погодных условиях, предаварийных ситуациях и т. п.);

• разработка и внедрение учебных программ, ориентированных на формирование уверенности при парковке и культуры дорожного поведения;

• формирование в процессе обучения компенсирующего планирующего стиля вождения [144, 145, 147, 149, 150, 151, 153–155];

• проведение специальных тренингов, моделирующих последствия принятия и осуществления тех или иных решений в различных дорожных ситуациях [как, например, 285, 286, 306];

• ведение индивидуальной психотерапевтической работы с водителями, направленной на формирование субъективного благополучия личности [85, с. 113–114];

• ведение групповой (семейной) психотерапии, учитывая влияние родительского стиля вождения на стиль вождения детей [190];

• ведение учебно-воспитательной работы, направленной на повышение сознательности водителей. Профессиональные водители (работающие по найму) должны проходить психологический отбор, в том числе с учетом выраженности негативно влияющих на стиль вождения акцентуаций характера [87, с. 130–131, 93, 100, 106, 189, 121, с. 4–44,] и особенностей стоящих перед ними профессиональных задач. Так, водитель с возбудимой акцентуацией личности может неплохо показать себя в рамках спортивной деятельности и в соревновательной практике непосредственно, но не при работе на предприятиях, специализирующихся по перевозкам пассажиров или опасных грузов.

Диагностируя и оценивая характеристики стиля вождения, зная о их влиянии на надежность деятельности и, как следствие, безопасность водителя, можно определить направление и программу коррекционной работы для конкретного обучаемого автошколы или проходящего стажировку водителя.

Глава 4. КОНЦЕПЦИЯ ПСИХОЛОГИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОГО ВОЖДЕНИЯ

Основные термины

Вождение – это активность человека, проявляемая в условиях дорожной среды, предполагающая использование управляемого транспортного средства, представляющая собой синтез многокомпонентной совмещенной водительской деятельности, дорожного поведения и общения водителя с другими участниками дорожного движения.

Безопасность дорожного движения – это исключенность или минимизация потенциально или актуально опасных факторов для всех категорий участников дорожного движения.

Безопасность вождения – исключенность (прежде всего за счет организации специальных мероприятий) или минимизация внешних опасных факторов, существующих постоянно или возникающих периодически при проявлении человеком активности в условиях дорожной среды и потенциально имеющих негативное влияние на материальное, физическое, психологическое или социальное благополучие человека (защищенность активности, проявляемой в условиях дорожной среды).

Безопасное дорожное поведение – это поведение человека, основанное на сознательном и бессознательном стремлении к защищенности от опасных факторов, существующих в условиях дорожной среды, и физическому, материальному, психологическому и социальному благополучию.

Безопасное вождение – это активность человека, предполагающая использование управляемого транспортного средства, проявляемая в условиях дорожной среды (и при внешней защищенности от опасных факторов), основанная на сознательном и бессознательном стремлении человека к материальному, физическому, психологическому и социальному благополучию.

4.1. Психология автовождения как база концепции обеспечения безопасного вождения

Соотнесения предмета и объекта психологии вождения, транспортной психологии (в западном подходе), психологии труда и инженерной психологии

Решение проблем обеспечения безопасного вождения должно осуществляться в нескольких направлениях с учетом особенностей объектов и субъектов обеспечения (и входящего в него сопровождения).

Психология вождения тесно связана с транспортной психологией и другими науками (психологией труда, инженерной психологией, эргономикой, психологией безопасности). Для того чтобы четче увидеть пересечения и связи, общее и различия психологии вождения с другими направлениями психологической науки, приведем табл. 64, в которой отражены объекты и предметы родственных ей прикладных наук.

Таблица 64

Взаимосвязи транспортной психологии и других научных направлений, решающих смежные задачи

Название прикладного направления психологии	Объект	Предмет
Транспортная	Участники дорожного движения: водители и пешеходы, инспекторы ГИБДД	Закономерности дорожного поведения участников ДД
Психология труда	Водители-профессионалы (работающие по найму), для которых управление автомобилем является профессиональной деятельностью	Вопросы гармонизации системы человек (профессионал) – профессиональная среда
Психология безопасности	Виды предметной и социальной деятельности человека, связанные с опасностью	Процессы, свойства и состояния личности, сказывающиеся на безопасности ее деятельности и социальном взаимодействии

Окончание табл. 64

Название прикладного направления психологии	Объект	Предмет
Инженерная психология	Система человек – машина	Вопросы гармонизации системы человек – машина
Психология вождения	Участники дорожного движения: водители-профессионалы; водители-любители; обучающиеся вождению (на этапе перехода из пешеходов в водителей); мастера по обучению практическому вождению автомобиля (инструкторы)	Вождение как деятельность, поведение, общение и стилевая характеристика. Стиль вождения как показатель адаптированности водителя к участию в дорожном движении. Факторы формирования безопасного – опасного вождения. Факторы, предопределяющие стиль вождения

Нам представляется, что объект психологии вождения все же шире, чем объект психологии труда или инженерной и более дифференцирован в том, что касается выделения групп водителей и пешеходов в зависимости от особенностей их социально-психологических характеристик.

С юридической точки зрения в России на данный момент не принято выделять группы профессиональных водителей и водителей-любителей, хотя очевидно, что экономические и психологические основания для данного разделения были и есть:

- во-первых, наличие объективных различий между условиями и режимами водительской деятельности у лиц, работающих и не работающих по найму;
- во-вторых, чисто экономически данные группы серьезно различаются: одни зарабатывают таким образом на жизнь, другие получают удовольствие или занимаются этим ради неких утилитарных целей. Такое расхождение влияет на мотивационно-волевую сферу водителей и, соответственно, сказывается на отношении к процессу вождения и, следовательно, на его результатах;
- для водителей-любителей вождение автомобиля не является источником зарабатывания денежных средств, для профессионалов

вождение – это их основная профессиональная деятельность, являющаяся основным источником получения материальных средств. Это предопределяет особенности условий, в которых осуществляют процесс управления автомобилем вышеобозначенные категории водителей, в частности, наличие или отсутствие возможности избежать выполнения деятельности в экстремальном режиме. Любители могут выбирать самостоятельно режим смены вождения на отдых, менять маршруты на более удобные и т. п., тем самым упрощая условия деятельности и снижая требования, предъявляемые ею к психике водителя. Минимизация вероятности возникновения экстремального режима позволяет осуществлять деятельность лицам с неполной пригодностью к ней за счет активизации компенсационного механизма [91];

• наконец, есть и чисто психологическое обоснование предлагаемого нами разделения: полученные нами совместно с Л. В. Комковой и Н. Ю. Лебедевой результаты [145, 159] наглядно демонстрируют различия между группами профессионалов и любителей: связи между характеристиками стиля, а также между акцентуациями личности водителей и формирующимися у них характеристиками стиля вождения отличаются в группах лиц, работающих и не работающих по найму.

В случае официального возвращения категории водителей-любителей существуют два направления психологического сопровождения их подготовки:

• возвращение в процедуру прохождения медицинской комиссии оценки психологической и психофизиологической пригодности водителя (причем требования к любителям сохраняются на уровне требований к профессионалам): данный вариант подразумевает возможность отсева лиц, непригодных и даже условно пригодных к вождению;

• проведение психологической и психофизиологической диагностики по менее жестким критериям, чем в отношении профессионалов, но введение дифференцированного обучения, программ по развитию необходимых ПВК, воспитательной работы, направленной на формирование соответствующих установок и общей культуры дорожного поведения водителей, создание условий для запуска компенсационных механизмов, обеспечивающих надежность деятельности.

Водители-любители не должны быть связаны такими требованиями к надежности, какие выдвигаются в отношении профессионалов. Однако снижая требования в отношении психофизиологической

пригодности, одновременно необходимо повышать требования в отношении моральной надежности водителя, к уровню культуры дорожного поведения, к мере осознания любителем собственных возможностей и необходимости самосовершенствования или компенсации, требования к проведению воспитательной работы среди водителей-любителей.

Рассматривая возможность управления транспортным средством водителем с неполной пригодностью к водительской деятельности, нужно понимать, что даже минимальное усложнение дорожной обстановки, возрастание информационной нагрузки повышают вероятность допущения им ошибок, особенно при отсутствии активизации соответствующих механизмов, обеспечивающих определенный уровень надежности деятельности.

Объектом психологии вождения должны также стать две особые группы участников дорожного движения: это мастера производственного обучения (инструкторы по практическому вождению автомобиля) и инспекторы ГИБДД. Во-первых, это две совершенно особые группы водителей (особенно в практике дорожного движения в Российской Федерации). Во-вторых, эти группы водителей, оказывая определенное социально-психологическое воздействие на других участников ДД, могут способствовать проявлению или формированию у них новых (безопасных и небезопасных) форм поведения в условиях ДД или способствовать появлению новых способов и средств осуществления деятельности.

В конечном итоге психология вождения должна заниматься следующими группами участников дорожного движения: водители (любители и профессионалы), кандидаты в водители как пешеходы, мастера производственного обучения (инструкторы по обучению практическому вождению автомобиля), преподаватели по теории и инспекторы ГИБДД. В табл. 64 группы участников дорожного движения перечислены в соответствии с авторским представлением о необходимости их дифференцирования. Мастера производственного обучения на данном этапе работы рассматриваются как особая группа водителей, специфика подготовки которой отлична от особенностей подготовки других групп водителей. Особое значение (как будет показано в работе) для водителей группы «преподавателей» имеют характеристики их стиля вождения, которые в определенной мере предопределяют успешность и профессиональную устойчивость будущих «транспортных» педагогов.

Обеспечение безопасного автовождения как поведения, общения и деятельности

Рассматривая вождение как поведение, нужно понимать, что в отличие от деятельности, в которой существуют предписанные цели, задачи, функции, которые в обязательном порядке осознаются исполнителем (иначе целенаправленную деятельность вести будет невозможно), поведение может выходить из этих рамок и подчиняться внутренним бессознательным импульсам.

Безопасность на транспорте прежде всего связана с соблюдением правил дорожного движения, однако определенные противоречия заложены уже в правилах дорожного движения: водитель, с одной стороны, должен соблюдать скоростной режим (например, 60 км/ч в городе), с другой, чтобы не создавать помех остальным участникам, двигаться со скоростью потока. В том случае, если поток идет со скоростью 80 км/ч или выше, сразу трудно определить, что безопаснее: двигаться с предписанной знаками скоростью или ориентироваться на других участников дорожного движения. Определенная доля риска присутствует и в том, и в другом случае.

Вследствие того, что большинству дорожных ситуаций свойственна некоторая неопределенность, а отрицательные последствия возможны (то есть это ситуации риска), для безопасности вождения огромное значение имеют склонность водителя к риску (как личностная черта), те или иные черты и характеристики, связанные с рискованным поведением, уровень развития чувства опасности (аксидентальные способности) [68].

Рассматривая вождение как общение, в плане обеспечения безопасности можно выделить ряд аспектов. Во-первых, это уровень культуры общения водителей, проявляющийся:

- в знании и использовании закрепленных в ПДД знаков оповещения других участников ДД;
- осведомленности относительно дополнительных знаков, которыми обмениваются водители для выражения благодарности и т. п. в разных регионах (в идеале часть из них должна быть закреплена в ПДД), что могло бы снять возможные барьеры в понимании, когда водители из разных регионов используют отличающиеся сигналы оповещения;
- высоком уровне психологической культуры водителей: вежливом и предупредительном отношении к другим участникам дорожного движения.

Кроме перечисленного, не стоит забывать о том, что процесс вождения невозможен без предварительной подготовки (прежде всего без обучения вождению). Процесс обучения является процессом взаимодействия преподавателя (инструктора) и ученика, то есть он основан на процессе общения. В этом отношении качество подготовки водителя будет зависеть от особенностей взаимоотношений и взаимодействий между инструктором и учеником, прежде всего от обеспеченности психологической безопасности как мастера, так и ученика.

На принятии решений водителем сказывается формирование и закрепление у него определенных социальных стереотипов, в которых отражены взаимосвязи между типом транспортного средства, манерой вождения и личностью водителя.

Все обозначенные направления так или иначе имеют отношение к культуре вождения и транспортной культуре в целом, и основополагающим мероприятием для них является просветительская и тренинговая работа.

4.2. Концепция психологического обеспечения безопасного автовождения

Основная цель транспортного сообщения – это перевозка груза в целости и сохранности, что невозможно без комплекса мероприятий, обеспечивающих безопасность. В то же время (особенно в современных социально-экономических условиях) не менее важным фактором, чем целостность груза, становится доставка его в определенные сроки (в некоторых случаях задержка груза при его внешней сохранности означает его потерю, продукт оказывается непригодным для продажи).

Следовательно, речь постоянно идет об эффективности: груз должен быть доставлен за определенное время и с приемлемой ценой:

- материальной (расход топлива, материалы, запчасти и т. д.);
- психологической: психофизиологические затраты водителя (вызывающие изменения в психофизиологическом состоянии, приводящие его к временной неспособности исполнять предписанные функции (например, из-за чрезмерного утомления) или постоянной (развитие профессиональных заболеваний и т. п.)) и время (время жизни водителя).

Эффективность есть соотношение результата и цены деятельности.

В обоих случаях – и в числителе и в знаменателе – время. Учитывая, что речь идет об оценке одного и того же пути, время в пути определяется скоростью.

Чем выше скорость, тем меньше затрат временных, но с увеличением скорости возрастает и риск ДТП (т. е. повышается риск небезопасности, несохранности груза и пассажиров). Таким образом, речь идет об оптимальной скорости. Оптимум определяется соотношением затрат на осуществление деятельности и полученных результатов (временем и сохранностью груза), как следствие, пригодностью (для профессионалов) к водительской деятельностью. Для профессионалов вождение – возможность обеспечить физиологические потребности. Физиологический уровень потребностей в пирамиде потребностей располагается ниже, чем потребность в безопасности [165]. Следовательно, незакрытость этого уровня потребностей может подталкивать водителя не только к оправданному, но и не вполне оправданному риску. Как известно, в ситуациях риска успешнее действуют люди с определенными психологическими характеристиками. Поэтому применительно к профессиональным водителям следует говорить о наличии жестких критериев, которым должно соответствовать их вождение. На выходе из этой оценочной процедуры – эффективность.

В случае с любителями картина иная. Результат может быть связан не только с перевозкой (перемещением груза), но и с удовлетворением потребностей, в том числе в определенных переживаниях, и со стремлением к переживанию определенных эмоций. В этом случае и эффективность, и безопасность могут отойти на второй план.

Человек может затрачивать большее время на перемещение по сравнению с другими, но компенсировать это получением положительных эмоций от самого процесса вождения. И положительными эмоциями может выступать переживаемое чувство безопасности при осуществлении процесса с определенной долей риска. Для водителей данной категории основное направление работы при их подготовке и адаптации должно быть ориентировано на их компенсацию.

Или другой вариант. Человек может намеренно пренебрегать ПДД, выбирать рискованную стратегию поведения в дорожной ситуации для того, чтобы создать и пережить стрессовую ситуацию, способствующую выбросу адреналина и эндорфинов. О сохранении энергии речь не идет: водитель подсознательно стремится к получению радости, эйфории.

Безопасность отходит на второй план. И если для водителя это является биологической потребностью в наслаждении, а другой возможности удовлетворить ее для него нет (по крайне мере, человек ее для себя не находит), то потенциальные направления работы совершенно иные: это прежде всего психотерапевтическая работа (для изменения отношения к миру, к себе, к окружающим людям), способствующая снижению зависимости от опасных ситуаций.

В любом случае крайне важно понимать причины формирования у водителя небезопасного и (или) неэффективного стиля вождения, так как они являются ключом к изменению ситуации.

Таким образом, следует признать, что подготовка водителей в отдельных случаях должна включать не только обучение, воспитание, тренировку, но и адаптацию и к процессу обучения, и к процессу самостоятельного вождения, и, возможно, к жизни.

Если методики подготовки водителей существуют, то о технологиях адаптации водителей к участию в дорожном движении раньше речи не было. Обойтись в этом случае без психологического сопровождения (а для отдельных групп водителей и обеспечения) будет невозможно.

Ключевые критерии и элементы психологического обеспечения безопасности вождения

Ключевые критерии, по которым может определяться эффективность психологического обеспечения безопасного вождения:

1. Эффективность вождения.
2. Безопасность вождения.
3. Культура вождения.
4. Личность водителя.

Основное содержание концепции

В ходе теоретического и эмпирического исследований были подтверждены три основные и несколько частных гипотез, на основе которых и конструируется концепция обеспечения безопасного вождения.

Основные положения

1. Вождение как процесс с психологической точки зрения представляет собой триединство деятельности, поведения и общения.

2. Параметрами оценки качества вождения как процесса, синтезирующего деятельность (совмещенную многокомпонентную), поведение и общение, выступают эффективность и безопасность.

3. Соответствие вождения критериям эффективности, безопасности и требованиям транспортной культуры может быть продиагностировано через стиль вождения водителя.

4. Вне психологического обеспечения адаптации к вождению (включающего ряд мероприятий, реализующихся на разных этапах) характер вождения (опасный – небезопасный – безопасный) определяется особенностями личности водителя и его подготовкой.

Дополнительные положения

1. Стиль вождения – это единение стиля деятельности (а точнее – стилей подвидов многокомпонентной деятельности) и характеристик стиля вождения, которое может соответствовать и не соответствовать критериям эффективности, безопасности, надежности и в конечном итоге гармоничности.

2. Стиль вождения определяется как устоявшиеся (привычно своеобразные) особенности дорожного поведения водителя, в которых (в том числе в процессе общения) проявляются отношение водителя к другим участникам дорожного движения в частности и уровень транспортной культуры в целом, включающие в себя систему способов и средств осуществления водительской деятельности, развертывающиеся на определенном эмоциональном фоне, предопределяющие (в зависимости от сочетания с уровнем развития профессионально важных качеств, отдельными индивидуально-психологическими особенностями и личностными свойствами) уровень безопасности (аварийности) водителя (с одной стороны) и сами определяемые рядом устойчивых и переменных факторов (с другой).

3. Стиль вождения инструктора предлагается рассматривать как устоявшуюся систему способов и приемов осуществления деятельности (вождения), привычно-своеобразное для водителя дорожное поведение (в котором проявляется отношение к другим участникам дорожного движения в частности и уровень транспортной культуры водителя в целом), предопределяющие уровень безопасности водителя и сами определяемые рядом факторов.

4. На формирование стиля вождения оказывают влияние группы стабильных и неустойчивых факторов.

5. К неустойчивым (переменным) факторам следует отнести:
- автомобиль;
- собственно подготовку водителя;
- социальные регуляторы;
- гендерный фактор.

6. К устойчивым факторам следует отнести:
- индивидуально-типологические свойства;
- возрастную характеристику;
- уровень пригодности к управлению транспортным средством;
- личностные (в первую очередь характерологические) особенности водителя и источники активности.

7. Соотношение влияния, оказываемого на стиль вождения личностью и подготовкой (обучением, воспитанием, тренировкой) вне психологического обеспечения безопасности вождения различается у водителей-профессионалов и водителей-любителей.

8. Несоответствие стиля вождения критериям эффективности и безопасности (в данном случае – надежности) может быть откорректировано за счет формирования у водителей компенсированного (планирующего, рефлексивного) или избыточного (универсального, основанного на чувстве опасности, чувстве габаритов и т. д.) стилей деятельности.

9. Несоответствие стиля вождения критерию безопасности может корректироваться в следующих (помимо традиционных) направлениях:
- формирование планирующего (компенсированного или избыточного) стиля деятельности;
- развитие аксидентальных способностей (чувства опасности);
- психокоррекционная и психотерапевтическая работа, повышающая уровень благополучия личности водителя, снижающая его зависимость от ситуаций риска.

10. Несоответствие стиля вождения культуре может регулироваться:
- отсевом кандидатов в профессиональные водители при обладании неблагоприятствующими безопасному стилю личностными свойствами;
- за счет изменения общего уровня культуры и, как следствие, влиянием социума на конкретного индивидуума.

11. Соотношение влияния подготовки и личности на стиль вождения может меняться, в частности, у профессионалов личностные особенности имеют меньшее влияние на стиль вождения, чем у любителей,

однако полностью исключить влияние личностного фактора не представляется возможным.

12. Полнота понимания и более широкие возможности для коррекции неэффективного небезопасного стиля вождения появляются при детальном изучении и учете влияния личности на его формирование.

13. Учитывать влияние личностных особенностей легче, исходя из концепции индивидуальности Б. Г. Ананьева, где выделяются индивидные, личностные и субъектно-деятельностные свойства.

1. На индивидном уровне (биологическом уровне) стиль вождения предопределяется:

• гормональным статусом (который, в свою очередь, предопределяет / не предопределяет склонность к рискованному и агрессивному поведению) [62];

• усиленным влиянием вегетативного или центрального отделов нервной системы на процесс управления автомобилем [12, 49];

• сочетанием индивидно-типологических свойств, в частности, свойств нервной системы, из-за связанности с характеристиками внимания, предопределяющим пригодность к вождению (и в особенности к определенной водительской специализации); стиль деятельности, вопросы компенсации [85, 87, 91, 106, 154, 156, 158].

2. На личностном уровне:

• типом темперамента [222];

• типичными для водителя эмоциями [281, 289];

• акцентуациями характера (личности) водителя [135, 144, 145, 153, 280] и связанными с ними защитными механизмами [101, 194, 221];

• эмоциональной и психологической устойчивостью личности [1, 2, 78];

• степенью психологического благополучия и гармонией личности [77].

Отрицательное влияние на вождение (и формирование стиля вождения соответственно) имеют типичные для водителя эмоциональные переживания: гнева (раздражения), напряженности (тревоги или эйфории).

Напряженность возникает (по всей видимости) из-за нереализованности у водителя с неполной пригодностью к водительской деятельности механизмов компенсации или, иначе говоря, из-за некомпенсированности стиля деятельности.

Радость или эйфория могут быть связаны с гормональным статусом водителя, типом нервной системы, типом темперамента, активной реакцией на стресс, а также с особенностями развития аксидентальных способностей [58, 67, 68–70].

Гнев или ярость связаны с психологическим неблагополучием личности, незакрытой потребностью в признании, в самоуважении, что (особенно при психофизиологической пригодности к деятельности) приводит к попыткам самоутвердиться в процессе вождения.

Особое значение для формирования стиля деятельности и стиля вождения могут иметь когнитивно-стилевые характеристики.

Когнитивно-стилевые характеристики представляют собой влияние личности на способы обработки информации. Импульсивность когнитивного стиля подчас становится основой импульсивного же стиля жизни, приводящего к неблагополучию личности [4–7]. В тех случаях, когда включаются компенсаторные механизмы, способствующие преодолению импульсивности, жизненный путь личности отличается в лучшую сторону [6].

На субъектно-деятельностном уровне происходит (или не происходит) формирование компенсированного (безопасного, эффективного) или компенсирующего стиля деятельности.

Определение с понятиями. Психологическое обеспечение или психологическое сопровождение?

Психологическое сопровождение подготовки участников дорожного движения должно стать частью системы мероприятий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения. Основная масса мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения в Российской Федерации на данный момент времени ориентирована на проведение работы с водителями-профессионалами (водителями, имеющими право работать по найму, подробно см. главу 1), а также на занятия с юными участниками дорожного движения.

Новые учебные программы по подготовке водителей (август 2014 года) [314] в большей мере обращаются к возможностям, предоставляемым психофизиологией и психологией, больший упор делают на подготовку водителей в этих областях, однако полностью возможности психологических дисциплин в данном отношении не исчерпаны.

Настало время, когда подготовкой всех категорий участников дорожного движения (особенно в психологическом отношении) следует заниматься максимально содержательно и с особой щепетильностью.

В психологии существуют два довольно близких термина, по содержанию представляющих собой комплекс мероприятий, направленных на поддержку тех или иных объектов или процессов, основанных на использовании психологических методов и средств, это – «психологическое обеспечение» и «психологическое сопровождение».

Одни авторы отождествляют психологическое обеспечение и сопровождение, другие считают обеспечение более объемным феноменом, а сопровождение только его составной частью (например, [131, 147, 180, 186]).

Как пишет Л. Г. Чернышева [315], проблема психологического обеспечения профессиональной деятельности существует давно, ее разработка в различных областях общественной активности людей направлена на повышение эффективности профессиональной деятельности, производства, улучшение морального климата в трудовых коллективах и наиболее целесообразную расстановку кадров. В современных условиях проблема психологического обеспечения приобрела самостоятельное теоретическое значение.

Разные авторы предлагают различные подходы не только к пониманию самого феномена психологического обеспечения и различных его аспектов [41, 59, 74, 75, 96, 98, 120, 138, 142, 162, 197, 201, 203, 223, 258, 259, 267]. В плане психологического обеспечения сформулировано множество рекомендаций по психологическому обеспечению профессиональной деятельности педагогов [13, 38, 121, 235], летчиков [44, 122], военных специалистов и представителей силовых структур [29, 83, 97, 99, 117, 123, 130, 226, 228, 265, 266, 268], образовательного процесса в школе, лицеях и вузах [13, 31, 38, 57, 72, 96, 113, 131, 186, 197, 261, 264].

Так, Л. Г. Чернышева [310, 315], анализируя, как работают разные авторы с данными понятиями, отмечает: «Заметный вклад в исследование проблемы психологического обеспечения профессиональной подготовки внесли Г. С. Никифоров, М. А. Дмитриева, Л. Н. Корнеева [215, с. 5], обосновавшие подход, согласно которому под психологическим обеспечением понимается система психологических знаний, методов, средств психологического воздействия, направленная на повышение

эффективности профессиональной деятельности на всех стадиях онтогенеза: «речь идет как бы о сквозном психологическом обеспечении профессиональной деятельности от «входа» в профессию и до «выхода» из нее». Авторы в своей концепции выделяют психологическое обеспечение профессионального самоопределения, профессиональной подготовки, профессиональной адаптации, повышения профессиональной квалификации, «выхода» из профессии – адаптации к новым условиям жизнедеятельности».

И действительно, Г. С. Никифоров [213, с. 14] в контексте своей концепции психологического обеспечения профессиональной деятельности не разделяет понятий «психологическое сопровождение» и «психологическое обеспечение», указывая при этом, что «процесс непрерывного психологического сопровождения рассматривается в качестве обязательного условия становления специалиста и его последующего профессионального совершенствования». Другие авторы [49, 131, 258, 259 и др.], используя временной критерий, разграничивают эти понятия. По их мнению, понятие «психологическое обеспечение» шире, а «психологическое сопровождение» является составной частью «психологического обеспечения».

Нам представляется более правильным использовать слово «сопровождение» применительно к процессам, имеющим большую изменчивость результатов, связанным с формированием тех или иных качеств, навыков, умений, с коррекционной работой.

В связи с вышесказанным в данной работе речь пойдет о психологическом сопровождении формирования надежного водителя (профессионала или любителя), начиная с этапа психологической диагностики или отбора, а также о коррекционных мероприятиях, которые могут проводиться в отношении водителей, являющихся обладателями небезопасного стиля вождения.

Само слово «сопровождение» этимологически означает, что кто-то или что-то (субъект или объект, предмет или процесс) будут сопровождаться, по всей видимости, на пути движения к некому результату. Разные авторы совершенно по-разному представляют себе объекты психологического обеспечения, например:

1) профессиональная деятельность (в рамках концепции психологического обеспечения профессиональной деятельности); объектами обеспечения становятся (Г. С. Никифоров): профессиональное

самоопределение, профессиональная подготовка, профессиональная деятельность, психология здоровья [215];

2) личностное развитие (например, педагога): психологическое обеспечение профессионального личностного развития педагога по физической культуре как предмет научных исследований [258];

3) дорожное движение (психология обеспечения безопасности дорожного движения [17, 20, 33, 116, 118, 192, 236];

4) профессиональное самоопределение (психолого-педагогическое сопровождение профессионального самоопределения учащихся на этапе предпрофильной подготовки [131]);

5) профессиональная подготовка автоводителей (психологическое сопровождение профессиональной подготовки автоводителей [270]);

6) психологическое сопровождение как элемент системы профессиональной подготовки [180]. В систему подготовки специалистов экстремального профиля включают такие мероприятия, как профессиональный психологический отбор, психологическая подготовка, психологическое сопровождение, медико-психологическая реабилитация. При этом в психологическое сопровождение включают:

– подбор и комплектование подразделений с учетом психологической совместимости специалистов;

– скрининговые исследования оценки психологических состояний и социально-психологических процессов (сплоченность, совместимость);

– мониторинг состояния специалистов, находящихся в ситуации психологического стресса;

– проведение мероприятий психологической реабилитации (при синдроме посттравматических стрессовых нарушений);

– оценку факторов стресса;

– изучение социально-психологического климата;

– оказание помощи руководителям подразделений в сплочении коллективов.

В целом, анализируя представленный выше список, можно сказать, что при построении концепций психологического сопровождения считается возможным выбирать в качестве объекта сопровождения:

- процесс (педагогический, образовательный, деятельности, подготовки, обучения, самоопределения);
- непосредственных участников данного процесса (например, студентов, учащихся, школьников, курсантов, педагогов и т. д.).

Психологическое обеспечение и психологическое сопровождение безопасности вождения

Разводя термины «психологическое сопровождение» и «психологическое обеспечение», в определенной степени можно развести и объекты сопровождения и обеспечения. Сопровождение должно осуществляться (процессуально) на входе человека в водительскую деятельность (на этапе отбора кандидатов в водители, подготовки к деятельности, к участию в дорожном движении), а также может осуществляться в отношении водителей-аварийщиков в случае коррекции их небезопасного поведения в условиях дорожного движения. Фактически сопровождение необходимо для осуществления «перевода» сопровождаемого объекта из одного состояния в другое, из одной точки в другую. Объектами психологического сопровождения выступают кандидаты в водители и (в равной степени) водители-профессионалы и водители-любители (в этом случае приоритетное значение имеет психологическая диагностика свойств индивидуальности конкретных лиц), а также сам процесс подготовки участников дорожного движения (в этом случае сопровождение носит психолого-педагогический характер, решаются проблемы индивидуализации процесса обучения за счет психологических методов и средств).

Что касается психологического обеспечения безопасного вождения, то таковое должно в большей степени касаться профессиональных водителей и мастеров производственного обучения (инструкторов). В него может войти как составляющая и психологическое сопровождение подготовки данной категории участников ДД, но, кроме этого, обеспечение должно (в обязательном порядке) включать ряд дополнительных мероприятий. Основное отличие сопровождения от обеспечения в процессуальности первого (сопровождение происходит в процессе изменений, движения к некому намеченному результату) и цикличной повторяемости ряда мероприятий второго.

В психологическое сопровождение должны войти:

- мероприятия по проведению психологического отбора и диагностики кандидатов в водители (и в мастера производственного обучения в том числе);
- диагностика подготовленности кандидатов к обучению практическому вождению (и мастеров в том числе);
- формулирование рекомендаций в отношении желательного стиля деятельности для конкретного кандидата в водители (исходя из его

индивидуально-психологических особенностей и требований деятельности);

• диагностика стиля вождения (по отдельным характеристикам) для водителей с опытом (для мастеров производственного обучения обязательно);

• проведение коррекционных мероприятий в отношении водителей с опытом, имеющих аварийный (небезопасный) стиль вождения;

• разработка и ведение программы тренинга уверенного вождения (с новичками) и программ работы со страхами (с водителями после аварий);

• разработка и проведение программ восстановления навыков (в случае временного выхода из профессии).

В психологическое обеспечение (кроме вышеперечисленных мероприятий) следует включить:

• оценку психофизиологического состояния профессионального водителя (диагностика) (для мастеров – как минимум обучение самодиагностике психофизиологических состояний и их коррекции);

• проведение коррекционных мероприятий, способствующих оптимизации состояния до, в течение или после рабочего дня;

• повышение уровня водительского мастерства (с учетом психологических аспектов) с тем, чтобы обеспечить профессиональному водителю соответствующий уровень надежности, но основной упор может делаться именно на контраварийной подготовке.

Разрабатывая концепцию психологического обеспечения безопасного вождения, необходимо определить основные структурные элементы, к которым будут привязаны основные мероприятия. Ими должны стать три следующие компонента: вождение, человек (водитель), дорожное движение.

Три основных структурных элемента, на которых базируется концепция:

1. Вождение как психологическая категория и как процесс.
2. Водитель как индивид, личность, субъект деятельности.
3. Дорожное движение как условия, к которым человек должен адаптироваться, исполняя профессиональную и социальную роль водителя.

Цель обеспечения – установление гармонии между вождением как процессом, водителем (как индивидом, личностью и субъектом деятельности) и дорожным движением, что проявляется в достижении

определенного уровня надежности конкретного водителя и безопасности дорожного движения в целом.

Объект изучения: стиль вождения и его характеристики как показатели адаптированности человека к вождению транспортного средства (автомобиля) в системе дорожного движения.

Фиксируемые параметры адаптированности (критерии оценки): надежность, эффективность деятельности и безопасность поведения (и общения) и их соотношение.

4.3. Этапы и объекты обеспечения безопасного вождения

Этапы и пути установления гармонии между вождением как процессом, индивидуальностью кандидата в водители (водителя) и дорожным движением:

1) адаптация кандидата в водители к обучению вождению, включающая в себя психологическую диагностику или (для профессионалов) психологический отбор, подбор программы обучения (с учетом подготовленности) и инструктора по параметрам совместимости;

2) определение на основе диагностики специализации, наиболее благоприятной для профессиональных водителей;

3) подготовка, включающая в себя обучение, воспитание и тренировку кандидатов в водители;

4) адаптация водителя к самостоятельному участию в дорожном движении, включающая формирование индивидуального безопасного эффективного стиля вождения и (или) психологическую коррекцию личности (по показаниям) – прежде всего для водителей-любителей.

Выводы: три процесса – подготовка к обучению вождению, собственно обучение вождению автомобиля, самостоятельное участие в дорожном движении (в течение жизни). Три человека: кандидат в водители, водитель (профессиональный или любитель), мастер производственного обучения.

К объектам обеспечения следует отнести следующие процессы:

1) вождения (самостоятельно осуществляемый водителем);

2) адаптации к самостоятельному вождению (после завершения обучения в автошколе);

3) обучения вождению (так как без данного процесса самостоятельное безопасное вождение исключено);

4) адаптации к обучению в автошколе;

5) допуска к обучению в автошколе для получения водительского удостоверения.

Субъектами обеспечения (или сопровождения – в зависимости от задач) являются:

1. Кандидаты в ученики (пешеходы-пешеходы).
2. Кандидаты в водители (пешеходы-пешеходы).
3. Водители, получившие ВУ, но не имеющие опыта самостоятельного управления ТС в условиях дорожного движения.
4. Водители со стажем (следует отдельно рассматривать категории водителей-любителей и водителей-профессионалов).
5. Мастера производственного обучения (инструкторы по обучению практическому вождению ТС).

Основными этапами обеспечения безопасного вождения являются:

1. Допуск к обучению в автошколе: психологический отбор (для профессиональных водителей) в соответствии с требованиями, предъявляемыми водительской деятельностью к психике профессионала, и психологическое тестирование (для водителей-любителей) для установления степени соответствия кандидата требованиям деятельности.

2. Адаптация к процессу обучения предполагает решение нескольких задач:

2.1. Адаптация к обучению вождению:

- в теоретическом плане – диагностика субъективных моделей дорожных ситуаций испытуемых;
- в практическом отношении – изучение и учет опыта (жизненного, профессионального, спортивного) при выборе программы и методов обучения для конкретного ученика.

2.2. Диагностика кандидатов в водители для получения представления об отдельных ПВК будущего водителя.

В зависимости от роли конкретных ПВК в решении тех или иных задач:

- решение вопроса о выборе программы обучения для конкретного ученика (как минимум – выбор учебной группы);
- решение вопроса относительно возможности компенсации или развития тех или иных ПВК: подбор упражнений и (или) проектирование гармоничного для данного водителя стиля вождения (и внутри него – стиля деятельности и стиля управления);
- оценка уровня развития аксидентальных способностей и выбор программы по их развитию (при необходимости).

2.3. Подбор инструктора (по личностной совместимости и стилю вождения).

3. Процесс обучения вождению (как деятельности) и формирование компенсирующего (компенсированного) надежного стиля деятельности:

- диагностика пригодности и подготовленности к отдельным подвидам водительской деятельности;
- формирование соответствующих (способствующих достижению эффективности) способов и средств осуществления водительской деятельности.

4. Вождение как общение:

- проведение диагностики устойчивости к нецивилизованному влиянию;
- проведение обучаемых через экспресс-тренинг, направленный на отработку техник защиты в ситуациях нецивилизованного влияния.

5. Переход к самостоятельному вождению как поведению – процесс самовоспитания:

- формирование рекомендаций по гармоничному стилю вождения для конкретного водителя;
- проведение диагностики стиля вождения после завершения испытательного срока.

6. Анализ личностного благополучия: психотерапевтическая работа с небезопасными водителями. Роль личности. Психологическое благополучие и психологические защиты.

7. Водители-профессионалы: отбор по параметрам стиля деятельности или личностным качествам, связанным с небезопасным вождением.

8. Подготовка инструкторов по практическому вождению автомобиля.

Описание основных этапов и перечисление мероприятий психологического обеспечения безопасного вождения для разных категорий участников дорожного движения (водителей)

Описание основных этапов и перечисление мероприятий психологического обеспечения безопасного вождения для разных категорий участников дорожного движения (водителей) представлено в табл. 65.

Этапы психологического обеспечения безопасного вождения водителей-любителей представлены в табл. 66.

Таблица 65

Этапы психологического обеспечения безопасного вождения водителей-профессионалов

Этап обеспечения (сопровождения)	**Ответственное лицо**	**Субъект и (или)** объект **обеспечения (сопровождения)**	**Мероприятия**	**Методы и методики**
Допуск к обучению	Транспортный психолог	Кандидат в водители	Психофизиологический и социальный отбор. Определение уровня	Элементы программы отбора Института профтехобразования. Подбор упражнений для развития ПВК. Первоначальные рекомендации по безопасному стилю вождения
Адаптация к обучению	Транспортный психолог или преподаватель по теории (при соответствующей подготовке)	Кандидат в водители	Оценка уровня подготовленности	Диагностика СМДС кандидатов. Диагностика уровня подготовленности с помощью авторской анкеты. Подбор программы обучения
Подготовка (обучение, воспитание, тренировка, развитие аксидентальных способностей)	Мастер производственного обучения (при соответствующей подготовке), транспортный психолог	Учебный процесс. Кандидат в водители	Развитие аксидентальных способностей	Работа на основе реализации стандартов подготовки водителей. Упражнения по развитию аксидентальных способностей (развитие чувства опасности). Формирование (закладка) базовых основ гармоничного для кандидата стиля вождения

Экзамен	Транспортный психолог. Преподаватель по теории (при соответствующей подготовке)	Кандидат в водители	Изучение и освоение методов коррекции психофизиологических состояний	Дыхательные упражнения. Релаксационные техники. Элементы музыкальной психотерапии. Идеомоторная тренировка. Визуализация
Адаптация к самостоятельному вождению	Сам обучаемый по завершении процесса: комиссия	Процесс вождения	Формирование гармоничного стиля вождения	Самостоятельное вождение с опорой на выданные рекомендации относительно гармоничного стиля вождения (в течение испытательного срока). Диагностика сформировавшегося стиля
Восстановление навыков	Инструктор	Водитель (после перерыва в профессиональной деятельности)	Индивидуальная переподготовка	Экзамен по ПДД и по навыкам управления ТС (по практическому вождению). Стажировка
Восстановление после ДТП	Транспортный психолог. Психотерапевт. Инструктор	Водитель-участник ДТП	Инженерно-психологическая экспертиза ДТП. Диагностика стиля вождения. Диагностика аксидентальных способностей. Диагностика уровня квалификации водителя	Опросник «СВ». Эксперимент по исследованию аксидентальных способностей. Теоретический и практический экзамен

Таблица 66

Этапы психологического обеспечения безопасного вождения водителей-любителей

Этап обеспечения (сопровождения)	Ответственное лицо	Субъект и (или) объект обеспечения (сопровождения)	Мероприятия	Методы и методики
Допуск к обучению: психофизиологическая и социальная диагностика	Транспортный психолог	Кандидат в водители	Тестирование: по параметрам пригодности; по акцентуациям; по аксидентальным способностям	Набор тестовых и опросных методик. Эксперимент по оценке аксидентальных способностей
Адаптация к обучению	Транспортный психолог	Адаптация как процесс	Определение степени подготовленности к обучению вождению. Подбор упражнений. Подбор программы. Подбор инструктора. Рекомендации в отношении стиля деятельности	Анкетирование. Изучение СМДС. Комплексы упражнений
Подготовка (обучение, воспитание, тренировка, развитие аксидентальных способностей)	Инструктор. Психолог	Кандидат в водители	Обучение ПДД. Обучение практическому вождению (по отдельным подвидам деятельности и их синтез). Выполнение упражнений на развитие АС	Стандарты подготовки водителей. При неполной пригодности – работа с конкретным подвидом деятельности

Экзамен	Инструктор. Транспортный психолог	Кандидат в водители	Изучение и освоение методов коррекции психофизиологических состояний	Методы коррекции неблагоприятных состояний
Адаптация к самостоятельному вождению	Транспортный психолог или сам водитель	Водитель	Формирование гармоничного стиля вождения	Оттачивание стиля деятельности. Психокоррекционная работа по достижению личностью психологического благополучия. Тренинги коммуникативной компетентности и повышения устойчивости к нецивилизованному влиянию
Восстановление после ДТП (для водителей, прошедших адаптацию без сопровождения)	Транспортный психолог	Водитель-участник ДТП	Психотерапевтическая или психокоррекционная работа	Методы психотерапии

Этапы психологического обеспечения безопасного вождения и обучения безопасному вождению для инструкторов по практическому вождению ТС описаны в табл. 67.

Таблица 67

Этапы психологического обеспечения безопасного вождения и обучения безопасному вождению (для инструкторов по практическому вождению ТС)

Этап обеспечения (сопровождения)	Ответственное лицо	Субъект и (или) объект обеспечения (сопровождения)	Мероприятия	Методы и методики
Допуск к обучению на инструктора	Транспортный психолог	Кандидат в мастера	Психологический отбор	Комплекс психологических методик
Адаптация к обучению на инструктора	Транспортный психолог. Работающий мастер	Учебный процесс	Подбор мастера для стажировки и выработки требуемого стиля вождения	Стажировка. Периодическое тестирование
Подготовка (обучение, воспитание, тренировка, развитие аксидентальных способностей)	Транспортный психолог	Кандидат в мастера	Тренинги	Методика для развития аксидентальных способностей

Итак, психологическим сопровождением подготовки участников дорожного движения мы называем комплекс мероприятий, основанных на возможностях, методах и средствах психологии, способствующих повышению эффективности, адаптации к участию в дорожном движении всех категорий участников.

Основные направления психологического сопровождения подготовки водителей:

1. Проведение психологического отбора профессиональных водителей (работающих по найму) с целью отсева лиц, непригодных для водительской деятельности:
   - по психофизиологическим характеристикам;
   - по социальным (личностным) характеристикам.
2. Изучение некоторых биографических данных и особенностей спортивного и жизненного опыта кандидатов в водители для прогнозирования успешности обучения вождению, а также рекомендации им соответствующей дифференцированной программы обучения.
3. Проведение психологической диагностики водителей-любителей (не работающих по найму) для подбора пары инструктор – ученик по совместимости, рекомендации им соответствующей программы обучения, а также формулирования рекомендаций относительно способов и средств деятельности, способствующих компенсации (при необходимости), выработки у них соответствующего компенсирующего индивидуального стиля деятельности.
4. Диагностика стиля вождения опытных водителей с целью установления причин их аварийности и определения направления и программы работы для гармонизации отношений личность – стиль вождения; анализ результатов работы и демонстрация возможностей использования результатов с авторским опросником «Стиль вождения», ориентированным на измерение отдельных характеристик индивидуального стиля вождения водителя.
5. Разработка программ, направленных на коррекцию и оптимизацию стиля вождения водителя в зависимости от особенностей характеристик его индивидуального стиля вождения.

Осуществляться психологическое сопровождение должно на базе ряда принципов (особо отметим ряд принципов, совпадающих с принципами профессиональной вузовской подготовки: между высшим профессиональным и дополнительным профессиональным образованием есть определенные параллели). Наибольшее внимание при разработке систем мероприятий должно уделяться таким категориям участников ДД, как водители-любители, взрослые пешеходы, мастера ПО и преподаватели по теории (в силу неохваченности данных категорий).

4.4. Возможности и направления работы по коррекции стиля вождения

Проблема коррекции опасного и небезопасного стилей вождения

Решать проблему небезопасного стиля вождения на основе универсального подхода можно в двух принципиально разных направлениях: работать с освоением компонентов деятельности и воздействовать на личность, опираясь на присущие ей свойства, формируя или даже изменяя их. Если профессиональной операторской деятельностью по определению должны заниматься люди с высоким уровнем прежде всего моральной надежности, то для этого есть и инструменты «выбраковки» личностей соответствующего типа, и методы, и средства ведения воспитательной работы, и соответствующие документы, всю эту работу определяющие. Применительно к любителям таких возможностей нет.

В деятельностном подходе [141] большое значение придается возможности деятельности воздействовать на личность, изменять ее, но если деятельность не является профессиональной, у человека нет необходимости соблюдать некие нормативы, стремиться к определенному стандарту, то и «подлаживаться» в личностном плане под деятельность тоже не приходится. Учиться вождению в автошколе человек может с 18 лет, когда личность уже обретает определенные устойчивые черты, которые могут серьезным образом предопределять особенности деятельности, поведения и общения в процессе дорожного движения, то есть стиль вождения.

Для того чтобы результат был иным, нужно:

- либо каким-то образом превратить вождение исключительно в профессиональную деятельность;
- либо психологический отбор кандидатов в водители проводить первоначально именно по личностным качествам;
- либо приступить к формированию личности, которая будет сознательно стремиться к безопасному поведению (что требует работы с участниками дорожного движения на самых ранних этапах социализации);
- наконец, формировать алгоритмы безопасного поведения участников дорожного движения, обращаясь к конкретной целевой аудитории (можно при этом опираться на западный подход в выделении целевых

групп или разработать комплексы, ориентированные на водителей с определенными личностными особенностями).

Важно придавать значение и стилю вождения уже зрелых (в том числе и безопасных) водителей. В нашей стране то поколение (в силу стремительно растущего именно в последние годы уровня автомобилизации), которое перенимает особенности стиля вождения от своих родителей, только начинает появляться на дороге, поэтому важную роль может сыграть и пропаганда безопасного поведения в СМИ. Можно пытаться воздействовать на взрослых и через детей: вовлекая родителей в подготовку к участию в дорожном движении их детей, можно изменить те стереотипы, на которые опираются взрослые, участвуя в дорожном движении (прежде всего как пешеходы). Для зрелых «аварийщиков» могут создаваться «коррекционные школы», в которых стиль вождения может переформировываться в зависимости от сочетания конкретных его характеристик, а в крайних случаях может рассматриваться и вариант психотерапии (что существует в западной практике). Можно пытаться начинать вести такую работу с младшего возраста, создавая систему подготовки безопасных участников дорожного движения [34, 60, 272–275], что даст некую платформу для формирования личностей с определенными качествами.

Однако такая учебно-воспитательная и пропагандистская работа будет вести к некоему сглаживанию личностных различий, что может в определенной степени повысить общий уровень безопасности водителей, но в той или иной степени будет ущемлять личностную свободу граждан. Налицо очевидный выбор, который обществу в целом и его отдельным представителям придется делать между потребностями в безопасности и предоставлением возможностей членам общества для самоактуализации. Плюс ко всему, даже при внедрении такой системы на дороге все равно останутся люди других поколений. В этом случае надо говорить как минимум о работе со злостными правонарушителями. Но методы работы здесь не должны быть исключительно административными и наказывающими: как известно, они работают только при абсолютной неотвратимости возмездия [164, с. 532], что в российской практике пока что неосуществимо. Нужно разбираться в причинах появления злостных нарушителей ПДД, склонных к адреналиновой зависимости и т. д.

На наш взгляд, проблема кроется в неблагополучии личности, ее психологической неустойчивости, так как к зависимости склонны именно лица со сниженной психологической устойчивостью [133, с. 354–355].

Можно рассматривать данное явление самостоятельно, можно стараться связывать с жизненными обстоятельствами, в том числе с профессиональной биографией небезопасного участника дорожного движения, так как определенное значение для общего уровня безопасности дорожного движения имеет профессиональная устойчивость субъекта деятельности, которая предопределяет уровень общего благополучия личности.

Суицидальное или асоциальное поведение маргинальных членов общества, осуществляемое в рамках ДД, существенным образом повышает уровень аварийности. Безопасность дорожного движения теснейшим образом связана с уровнем социального здоровья общества.

Коррекционная работа в отношении стиля деятельности (как ядерной характеристики стиля вождения) при его выраженной неэффективности, что у водителей проявляется в низком уровне надежности, в большей степени может быть основана на программах переобучения, подборе способов осуществления деятельности, наиболее способствующих эффективности.

Относительно стиля вождения речь должна идти об установлении гармонии между личностью и стилем, к которому она склонна, а также между стилем вождения и теми требованиями деятельности, в которых стиль вождения проявляется. Так, водитель с возбудимой акцентуацией личности, имеющий хорошую переключаемость внимания, высокую скорость психофизиологических реакций, вероятнее всего, будет склонен к импульсивному стилю деятельности, а также к рискованному и (или) агрессивному стилю вождения. Такой стиль вождения связан с более высоким уровнем аварийности его носителей (прежде всего потому, что с частотой пребывания в ситуациях риска возрастает и вероятность ДТП). В приведенном примере соответствие между личностью и стилем вождения наблюдается, тогда как между поведением в рамках данного стиля и требованиями деятельности соответствия нет. В этом случае приходится говорить о возможности восстановления гармонии за счет ведения психотерапевтической коррекционной работы в отношении не столько осуществляемого личностью выбора скорости, маневров, обгонов, сколько достижения психологического благополучия самой личности.

В заключении подведем черту, сказав, что представленный подход является мостом между западным и российским при работе с такими

концептами, как «стиль деятельности» и «стиль вождения», использует сильные стороны каждой стороны, позволяет учесть упущенное каждой из них, задает направления для ведения работы по обеспечению безопасности дорожного движения в целом.

Критерии адаптированности водителей к процессу вождения *(включая характеристики и особенности стиля вождения)*

Уровни адаптированности:

- крайне низкий уровень надежности (актуальная и потенциальная небезопасность); невключенность механизмов обеспечения надежности (прежде всего избыточности и (или) компенсации); отсутствие адаптации личности к жизни в целом и к вождению в частности, сопровождается переживанием личностного (психологического) неблагополучия; профессиональная, личностная, эмоциональная неустойчивость; импульсивный и небезопасный стиль вождения;
- низкий уровень (актуальная безопасность, потенциальная опасность): компенсация за счет психофизиологического соответствия деятельности, низкий уровень эффективности (избыточные физиологические затраты); временная (стрессовая) адаптация к процессу вождения, может наблюдаться профессиональная и эмоциональная неустойчивость, переживание личностного благополучия неустойчивое, уровень психологической устойчивости личности невысокий (импульсивный стиль деятельности, стиль вождения со средним уровнем безопасности);
- средний (актуальная безопасность, потенциальная неустойчивая безопасность): компенсация за счет стиля деятельности (и стиля вождения), средний уровень эффективности (дополнительные временные затраты на подготовку к процессу вождения); переживание психологического благополучия устойчивое, уровень психологической устойчивости достаточный, может наблюдаться профессиональная устойчивость (в определенных специализациях водительской деятельности), стиль деятельности планирующий, стиль вождения безопасный, вежливый;
- высокий (актуальная безопасность и устойчивая потенциальная безопасность): соответствие деятельности по психофизиологическим

показателям, реализация механизма избыточности за счет формирования планирующего стиля деятельности; эффективность деятельности средняя (временные издержки на самоконтроль), стиль деятельности планирующий, вежливый, безопасный; переживание личностного благополучия устойчивое, профессиональная и личностная устойчивость высокие;

• очень высокий (актуальная безопасность и устойчивая потенциальная безопасность): соответствие деятельности по психофизиологическим показателям, частичная реализация механизма избыточности за счет формирования универсального стиля деятельности, высокий уровень эффективности (за счет оптимального расходования энергии и временных ресурсов); переживание психологического благополучия, высокий уровень устойчивости личности, гармония между личностью, стилем вождения и требованиями безопасности.

Выбор направления для коррекции стиля вождения

В зависимости от степени адаптированности водителя к процессу вождения и причин неполной адаптации выбирается направление для ведения психологической и/или учебной работы:

• обучение техникам управления автомобилем; данное направление особенно значимо для пригодных в психофизиологическом отношении, часто работающих в экстремальных условиях водителей;

• разработка и внедрение учебных программ, ориентированных на формирование уверенности при парковке и культуры дорожного поведения;

• формирование в процессе обучения компенсирующего планирующего стиля вождения; это направление актуально для лиц с неполной пригодностью по скорости переключения внимания, инертной нервной системой, педантичных;

• проведение специальных тренингов, моделирующих последствия принятия и осуществления тех или иных решений в различных дорожных ситуациях; это направление актуально для учащихся автошкол и начинающих водителей, склонных (по своим личностным особенностям) к рискованному или агрессивному поведению;

• проведение тренингов, ориентированных на развитие аксидентальных способностей [58, 67–70] у кандидатов в водители (или у «аварийных» водителей);

• ведение индивидуальной психотерапевтической работы с водителями, направленной на формирование субъективного благополучия личности, повышение ее психологической устойчивости и, соответственно, профилактику развития у них зависимостей в той или иной форме;

• ведение групповой (семейной) психотерапии, учитывая влияние родительского стиля вождения на стиль вождения детей (у будущих водителей второго или последующих поколений);

• ведение учебно-воспитательной работы, направленной на повышение сознательности водителей; последнее направление особенно значимо при подготовке водителей категории «В», в наименьшей степени ориентированных на работу по найму. В его рамках возможно сформировать у водителей понимание влияния личностных особенностей на дорожное поведение и установку на снижение негативных последствий такового.

Модель психологического обеспечения безопасного, эффективного, гармоничного стиля вождения (кандидата в водители)

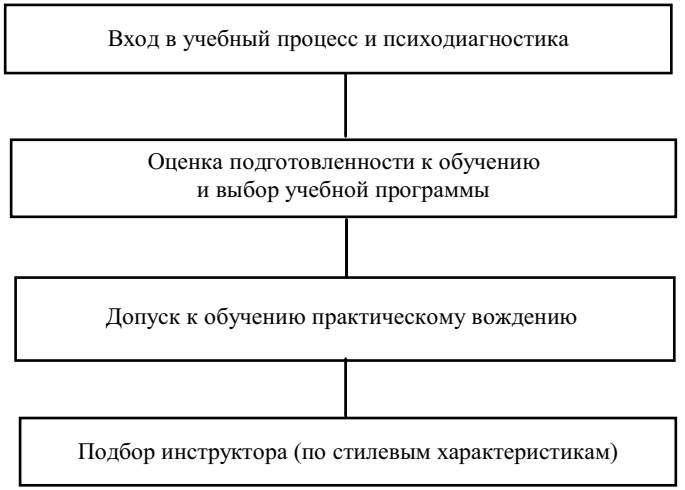


Рис. 7. Модель сопровождения адаптации к обучению вождению

Модель сопровождения адаптации водителя к самостоятельному вождению: психологическое сопровождение водителей после ДТП

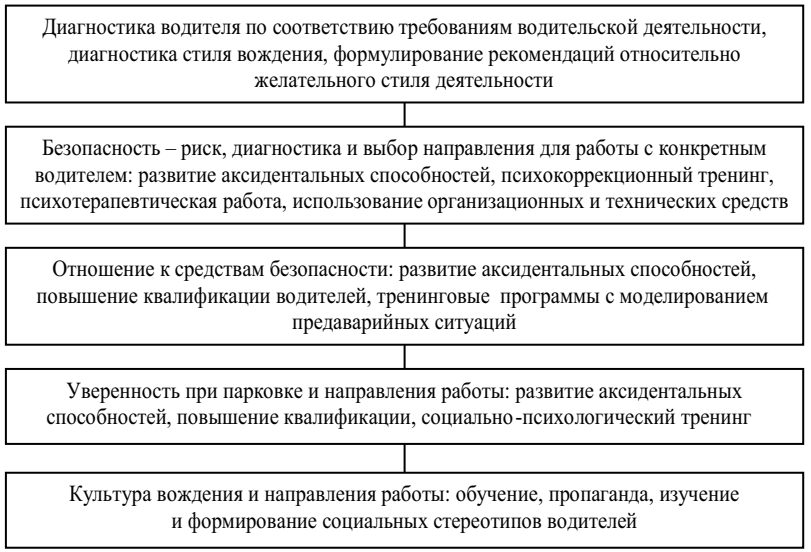


Рис. 8. Психологическое сопровождение водителей после ДТП

Порядок работы с потенциальными кандидатами в водители при поступлении в автошколу для эффективной адаптации их к учебному процессу представлен в табл. 68–71.

Таблица 68

Вход в учебный процесс и психодиагностика

Диагностика по психофизиологическим качествам		
Непригодность	Условная пригодность	Полная пригодность
Рекомендации по развитию ПВК или отсев	Формулирование рекомендаций по развитию ПВК или компенсирующему стилю	Допуск к обучению

Таблица 69

Подготовленность к обучению и выбор учебной программы

Диагностика подготовленности кандидата к обучению		
Низкий уровень подготовленности	Средний	Высокий
Усиленная программа	Стандартная программа или с компонентами усиления	Стандартная программа

Таблица 70

Допуск к обучению практическому вождению и формулирование рекомендаций по стилю деятельности

Тип стиля	**Рекомендации по стилю деятельности**		
	Компенсирующий	**Гармоничный и соответствующий**	**Избыточный и компенсированный**
Сочетание свойств центральной нервной системы, характеристик внимания	Слабость нервной системы, инертность нервных процессов, низкая скорость переключения внимания	Средние показатели	Высокая подвижность нервных процессов, высокая скорость переключения внимания
Основной рекомендуемый стиль	Планирующий стиль	Универсальный	Универсальный
Возможные варианты	Другие варианты нежелательны	Планирующий стиль деятельности	Допустим стиль импульсивный или универсальный

Таблица 71

Подбор инструктора (по стилевым характеристикам) (рекомендуемый ученику стиль и стиль инструктора)

Ученик	Планирующий	Планирующий или универсальный	Любой
Инструктор	Планирующий	Планирующий	Универсальный

Начальный этап психологического сопровождения адаптации водителей к самостоятельному вождению (табл. 72–75) обязательно

включает в себя оценку социально-психологических характеристик группы, к которой принадлежит водитель, диагностику индивидуально-психологических и личностных особенностей водителя, предопределяющих формирование тех или иных характеристик стиля вождения и выбор направления для ведения работы.

Таблица 72

Безопасность – риск и направления работы

Рискованный	Средние показатели	Безопасный
Развитие чувства опасности и психокоррекционная работа, теоретическое обучение	Развитие чувства опасности. Теоретическое обучение	Только теоретическое обучение по ПДД

Таблица 73

Отношения к средствам безопасности и направления работы

Низкое значение	Среднее	Высокое
Ограничения на уровне технических характеристик автомобиля или психокоррекционная работа	Социальная реклама, направленная на конкретную социальную группу	Теоретическая подготовка

Таблица 74

Уверенность при парковке и направления работы

Низкая	Средняя	Высокая
Развитие линейного и углового глазомера. Формирование компенсирующего рефлексивного стиля. Тренинг по парковке	–	Развитие чувства опасности. Влияние через социальные регуляторы (например, социальная реклама)

Таблица 75

Культура вождения и направления работы

Низкая	Средняя	Высокая
Обучение. Использование социальных регуляторов	Обучение дорожному этикету	–

4.5. Психологическое сопровождение подготовки мастеров производственного обучения

Особенности психологического сопровождения подготовки кандидатов в мастера производственного обучения (инструкторов)

Деятельность мастера производственного обучения, а конкретно – инструктора по обучению практическому вождению автомобиля, исходя из перечня выполняемых функций, характерна для класса профессий социотехнического типа. Представителям данного типа профессий важен высокий уровень компетентности как в технической, так и в социальной сфере для достижения профессиональной успешности. Наибольшее значение имеют два фактора, определяющих профессиональную успешность и профессиональную устойчивость инструктора: профессиональная психологическая устойчивость и стиль вождения.

В структуру профессиональной психологической устойчивости (ППУ) инструктора входят такие компоненты, как способность оказывать эффективное психологическое воздействие, защищаться в ситуациях нецивилизованного влияния. Данные компоненты имеют существенное значение, так как обучение и воспитание, которыми по определению должен заниматься педагог, по сути, представляют собой взаимодействия, происходящие по поводу определенного содержания и в соответствии с поставленными целями. Третьим компонентом является высокий уровень развития предметной рефлексии, обращаясь к которой человек способен к осознанию и вербализации собственного опыта.

Полученные описания педагог может впоследствии перевести в алгоритмы исполнения компонентов деятельности, использовать в процессе обучения и даже положить в основу модификации или разработки методики обучения.

Вторым фактором, определяющим уровень профессиональной устойчивости, является стиль вождения. Стиль вождения – это типичные, устоявшиеся особенности дорожного поведения водителя, а также система способов и средств осуществления им деятельности, типичные для водителя эмоциональные переживания и взаимодействия с другими участниками дорожного движения, предопределяющие уровень безопасности (аварийности) водителя и определяемые рядом устойчивых

и переменных факторов. Для его описания и диагностики можно использовать следующий набор характеристик: безопасность – риск, планирование – импульсивность, отношение к средствам безопасности, культура вождения, уверенность при парковке.

Для инструктора существенными являются все, однако особое значение имеет такая характеристика, как планирование – импульсивность. Планирование – склонность водителей к планируемому, выверенному процессу управления автомобилем, стремление изучать и запоминать элементы дорожной среды для облегчения ориентировки на местности, опираться на эти знания при проектировании водительской деятельности в противовес ситуативному, импульсивному поведению на дороге. Планирующие водители много внимания уделяют изучению маршрутов, элементов дорожной среды и схем организации дорожного движения, предпочитают пользоваться панорамными зеркалами для получения максимума (или избытка) информации о дорожной ситуации и т. д.

При условии, что в России психологический отбор водителей, не работающих по найму, и инструкторов не проводится (нет соответствующей законодательной основы), обе категории участников дорожного движения не имеют представления об уровне собственной пригодности к водительской деятельности, о необходимости и возможностях компенсации.

Известно, что реализовать механизм компенсации можно через формирование соответствующего стиля деятельности [91; 246, с. 118–120]. В частности, планирующий стиль позволяет выполнять водительскую деятельность надежно при недостаточно высокой скорости переключения внимания за счет опоры на долговременную память. На данный момент времени, поскольку методики формирования стиля нет, стиль вождения (и деятельности соответственно) перенимается учеником на уровне подражания, что не всегда способствует безопасности водителя и достижению гармонии между его личностью и деятельностью.

Решением проблемы может явиться проведение диагностики кандидатов в мастера по параметрам психофизиологической пригодности, а также по стилю вождения. Для работы с начинающими водителями имеет смысл отбирать лиц либо с полной пригодностью и планирующим или универсальным стилем, либо компенсированных (со стилем планирующим). Первые смогут работать с любыми учениками, вторым можно рекомендовать работать с обладателями слабой нервной системы, инертными, лицами с педантичной акцентуацией личности.

Важность владения планирующим или универсальным стилем для инструктора обосновывается также большим количеством женщин среди учеников автошкол, для которых планирующий стиль деятельности оказался более безопасным (тогда как для мужчин таковым выступает универсальный, когда водитель может прибегать к тому или иному стилю в зависимости от обстановки). Следовательно, мастеру производственного обучения, чтобы эффективно работать с разными учениками, необходимо самому обладать или изучить и освоить основы планирующего стиля деятельности.

Таким образом, сформировать и способствовать поддержанию профессиональной устойчивости у мастеров производственного обучения возможно при психологическом обеспечении формирования у них способности к эффективному воздействию, автоматизации техник защиты в условиях нецивилизованного влияния и освоения ими планирующего стиля деятельности. При этом высокий уровень профессиональной устойчивости мастеров производственного обучения на выходе должен приводить к появлению на дороге все большего числа надежных, безопасных водителей, и, следовательно, может выступать своеобразным показателем качества системы подготовки водителей.

Основные виды профессиональной деятельности, профессиональные компетенции и профессионально важные качества мастера производственного обучения в автошколе

На этапе знакомства с кандидатами в инструкторы значимым методом является анализ биографических данных. В связи с вышесказанным следует тщательно проанализировать водительскую и собственно трудовую биографию кандидата в мастера производственного обучения. Малый водительский стаж (менее трех лет), наличие нескольких аварий (по собственной вине), частая смена мест работы, увольнения по статьям – аргументы против приема на обучение кандидата в инструкторы по практическому вождению. Изучение трудовой книжки может достаточно красноречиво говорить о конфликтности и недисциплинированности потенциального кандидата.

На следующем этапе крайне важно отсеять водителей, относящихся к категории потенциально рискующих или агрессивных, исходя из оценки их социально-психологических характеристик. В категорию потенциально рискующих или агрессивных водителей (вследствие чего

по личностным качествам непригодных инструкторов) следует занести лиц со следующими особенностями:

- сочетание: мужчина младше 25 лет;
- лица с возбудимой акцентуацией личности или сочетанием возбудимости и гипертимности.

На этом этапе (основном) предполагается проводить оценку отдельных профессионально важных качеств личности кандидата в инструкторы как водителя. Для этой цели предлагается использовать опросник Кеттела [161, 195]. Критерии оценки пригодности приведены в табл. 76.

Таблица 76

Критерии оценки психологической и психофизиологической профессиональной пригодности водителей

Методики оценки	Годные (2 очка)	Условно годные (1 очко)	Непригодные (0 очков)
Опросник Кеттела: Фактор «B»	Больше или равно 4	3	Меньше 3
Фактор «C»	Больше или равно 6	5	Меньше 5
Фактор «E»	3–6	2; 7	Больше 7
Фактор «F»	5–7	4; 8	Меньше 4
Фактор «G»	Больше или равно 8	6–7	Меньше или равно 5
Фактор «J»	5–9	4; 10	Больше 10
Фактор «O»	5–9	4; 10	Меньше 4

Опросник Леонгарда–Шмишека предлагается использовать для диагностики выраженности у кандидата в мастера акцентуаций личности, сцепленных со склонностью к риску и с более высоким уровнем аварийности. Акцентуациями личности, сцепленными с более агрессивным или рискованным дорожным поведением водителя, являются возбудимость и гипертимность соответственно [62, 88, 134, 135, 144, 145, 159, 280].

Наконец, центральной методикой для диагностики кандидатов в инструкторы должен стать опросник «Стиль вождения». Оценка стиля вождения кандидата в мастера производственного обучения осуществляется по следующим характеристикам: безопасность – риск, планирование – импульсивность, отношение к средствам активной – пассивной безопасности, культура вождения, уверенность при парковке, интегральный индекс культуры дорожного поведения.

Оценка стиля деятельности инструктора. Определение наиболее эффективного стиля деятельности для инструктора

Проявление синдрома профессионального выгорания более вероятно у педагогов с невысокой профессиональной успешностью и эффективностью. Если профессиональная успешность связана с переживанием чувства удовлетворенности результатами собственного труда, то профессиональная эффективность педагога определяется во многом количеством и качеством подготовленных им учеников, а при индивидуальной работе еще и способностью педагога найти индивидуальный подход к любому обучаемому, независимо от его пола, возраста, индивидуально-типологических и личностных особенностей.

При этом инструктор по практическому обучению вождению – это прежде всего водитель, адаптирующийся к водительской деятельности, выработавший собственный индивидуальный стиль вождения, под которым подразумеваются типичные, устоявшиеся особенности дорожного поведения водителя, а также система способов и средств осуществления им деятельности, типичные для водителя эмоциональные переживания и взаимодействия с другими участниками дорожного движения, предопределяющие уровень безопасности (аварийности) водителя (с одной стороны) и определяемые рядом объективных, субъективных и субъективно-объективных факторов (с другой).

Наиболее эффективными стилями деятельности являются планирующий и универсальный [144–147, 149, 152, 156–159].

Оценить стиль деятельности (планирующий, универсальный или импульсивный) водителя можно с помощью шкалы опросника «Стиль вождения» (прил. 3, шкала «Планирование – импульсивность»).

Критерии отбора педагогов профессионального обучения (для автошкол) представлены в табл. 77.

Таблица 77

Критерии социального и психофизиологического отбора педагогов профессионального обучения (для автошкол)

Методика	Измеряемая характеристика	Пригодный	Условно пригодный (с испытательным сроком)	Непригодный (требуется переподготовка или работа психотерапевта)
Опросника Кеттела	Характеристика (фактор по опроснику Кеттела)			
Фактор «C»	Эмоциональная устойчивость	Больше или равно 6	5	Меньше 5
Фактор «G»	Нормативность поведения	Больше или равно 8	6–7	Меньше или равно 5
Фактор «O»	Уровень тревожности	5–9	4; 10	Меньше 4
Опросник Леонгарда	Возбудимая акцентуация	12 и ниже баллов	13–17	18 и выше
	Гипертимная акцентуация	12 и ниже	13–17	18 и выше
Опросник «Стиль вождения»	Безопасность – риск	Выше 35	24–34	23 и ниже
	Планирование	25 и выше	19–24	18 и ниже
	Культура вождения	34 и выше	26–33	25 и ниже
	Уверенность при парковке	8–12 при высоком интегральном показателе культуры	5–9	0–4
	Отношение к средствам безопасности	23 и выше	16–22	15 и ниже

Продолжение табл. 77

Методика	Измеряемая характеристика	Пригодный	Условно пригодный (с испытательным сроком)	Непригодный (требуется переподготовка или работа психотерапевта)
	Интегральный показатель культуры дорожного поведения	Высокие баллы по всем шкалам (за исключением уверенности при парковке: здесь могут быть средние)	Предпочтительно высокие баллы по безопасности и культуре и средние баллы по остальным шкалам	
Опросник Рогова	Направленность на педагогическую деятельность	Выше 25 баллов по нескольким шкалам	Выше 25 минимум по одной шкале	Ниже 25 по всем шкалам
Психофизиологические критерии				
Устойчивость и концентрация внимания	Корректурная проба	Больше 220 зн./мин, 0–2 ошибки	145–220 зн./мин, 3–5 ошибок	Меньше 145 зн./мин, более 5 ошибок
Скорость переключения внимания	13 и больше пар за 5 мин	13 и больше пар за 5 мин	7–12 пар	Меньше 7
Линейный глазомер	Глазомер (линейный)	93–99 % точных ответов	83–92 % точных ответов	76–82 % точных ответов
Угловой глазомер	Глазомер (угловой)	8–10 точных ответов	5–7 точных ответов	2–4 ответа
Опросник MBI	Интегральный показатель профессионального выгорания	3–4 балла	5–6 баллов	7 и выше

Окончание табл. 77

Методика	Измеряемая характеристика	Пригодный	Условно пригодный (с испытательным сроком)	Непригодный (требуется переподготовка или работа психотерапевта)
Методы кейсов	Стиль психологического воздействия: А – аргументация; М – манипуляция; И – императив	Соотношение числа ответов и числа ситуаций больше 1. А больше М; М больше И	Соотношение равно 1. А = М и больше И	Соотношение меньше 1. Преобладают открытые игры на чувствах
Методы кейсов	Владение техниками защиты в ситуации нецивилизованного влияния	Преобладают юмористические, философские и ответы в техниках психологического самбо	Преобладают ответы в техниках самбо или игнорирование	Есть эмоциональные ответы, в форме сарказма или варварства

Практика психологического сопровождения мастера производственного обучения. Маршруты для работы с кандидатами в мастера производственного обучения

Описание мастера производственного обучения с оптимальными характеристиками (безусловно допускаемого к обучению):

1. Кандидат мужчина, 35–53 года (оптимум, старше – после собеседования, анализа биографии, возможно, тестирования), более трех лет безаварийной езды (без аварий по собственной вине), после службы в армии, семейный (жена и дети), здоровый, с хорошим зрением, хорошо знающий ПДД.

2. Эмоционально устойчивый, с высокой нормативностью поведения, средним уровнем тревожности.

3. Не обладающий ярко выраженной возбудимой или гипертимной акцентуацией личности.

4. Стиль вождения: безопасный (ориентированный на соблюдение ПДД), планирующий, с ответственным отношением к средствам

активной и пассивной безопасности, с высоким уровнем культуры, со средним уровнем уверенности при парковке.

5. По психофизиологическим критериям: полная пригодность или условная пригодность по переключению внимания (при планирующем стиле деятельности), по линейному и угловому глазомеру (при среднем уровне уверенности при парковке или успешном выполнении задания на рефлексию парковочных маневров).

6. Личностные качества педагога: направленность на педагогическую деятельность, отсутствие симптомов профессионального выгорания, высокий уровень развития предметной рефлексии [8], психологическая устойчивость, стрессоустойчивость, сильная или средне-сильная нервная система по возбуждению, уравновешенная или чрезмерно уравновешенная, средний уровень подвижности или инертная (флегматический или сангвинический тип темперамента).

Основные рекомендации по результатам психодиагностики (варианты):

– допустить к обучению.

Кандидат, допускаемый к обучению: женщина

1. Возраст: 26–50 (оптимум), старше после собеседования, анализа биографии, тестирования.

2. Эмоционально устойчивая, с высокой нормативностью поведения, средним уровнем тревожности.

3. Не обладающая ярко выраженной возбудимой или гипертимной акцентуацией личности.

4. Стиль вождения: безопасный (ориентированный на соблюдение ПДД), планирующий, с ответственным отношением к средствам активной и пассивной безопасности, с высоким уровнем культуры, со средним уровнем уверенности при парковке.

5. По психофизиологическим критериям: полная пригодность или условная.

6. Личностные качества педагога: направленность на педагогическую деятельность, отсутствие симптомов профессионального выгорания, высокий уровень развития рефлексии, высокий уровень психологической устойчивости, сильная или средне-сильная нервная система по возбуждению, уравновешенная или чрезмерно уравновешенная, средний уровень подвижности или инертная.

Основные рекомендации по результатам психодиагностики (варианты):

– допустить к обучению.

Описание кандидата, допускаемого к обучению условно (с испытательным сроком):

1. Кандидат мужчина, младше 30 лет, менее трех лет безаварийной езды (без аварий по собственной вине), здоровый, с хорошим зрением, хорошо знающий ПДД.

2. Эмоционально устойчивый, с высокой нормативностью поведения, средним уровнем тревожности.

3. Не обладающий ярко выраженной возбудимой или гипертимной акцентуацией личности.

4. Стиль вождения: безопасный (ориентированный на соблюдение ПДД), импульсивный, с ответственным отношением к средствам активной и пассивной безопасности, со средним уровнем культуры, с высоким уровнем уверенности при парковке.

5. По психофизиологическим критериям: только полная пригодность.

6. Личностные качества педагога: направленность на педагогическую деятельность, отсутствие симптомов профессионального выгорания, высокий уровень развития рефлексии, психологическая устойчивость, стрессоустойчивость, сильная или средне-сильная нервная система по возбуждению, уравновешенная или чрезмерно уравновешенная, средний уровень подвижности или инертная.

Основные рекомендации по результатам психодиагностики (варианты):

– допустить к обучению с испытательным сроком; в некоторых случаях рекомендовать изучение дополнительных курсов (по методике обучения, психологии или педагогике, пройти тренинг определенного типа). Рекомендации формулируются штатным или приглашенным транспортным психологом.

Описание кандидата, не допускаемого к обучению:

1. Кандидат мужчина, младше 25 лет, независимо от стажа – многочисленные аварии (в том числе по собственной вине).

2. Эмоционально неустойчивый, с низкой нормативностью поведения, низким уровнем тревожности.

3. Обладающий ярко выраженной возбудимой или гипертимной акцентуацией личности.

4. Стиль вождения: рискованный (не ориентированный на соблюдение ПДД), импульсивный, с безответственным отношением к средствам активной и пассивной безопасности, с низким уровнем культуры, с высоким уровнем уверенности при парковке.

5. По психофизиологическим критериям: даже при полной пригодности к обучению начинающих допускаться не должен.

6. Личностные качества педагога: отсутствует направленность на педагогическую деятельность, присутствие симптомов профессионального выгорания, низкий уровень развития рефлексии, низкий уровень психологической устойчивости, сильная или среднесильная нервная система по возбуждению, неуравновешенная, средний уровень подвижности или инертная (выраженный холерический тип темперамента).

Основные рекомендации по результатам психодиагностики (варианты):

– не допускать к обучению.

Рекомендации по дальнейшей работе с кандидатами в мастера, не допущенными при первичной диагностике к обучению:

– рекомендовать пройти курс, направленный на формирование или развитие ПВК (или их компенсацию); после прохождения допустить кандидата к повторной психодиагностике;

– рекомендовать программу, направленную на коррекцию стиля вождения, после прохождения допустить к повторной психодиагностике;

– не допускать к работе с начинающими водителями;

– рекомендовать посещение психолога.

4.6. Цель, условия и основные принципы психологического сопровождения подготовки участников дорожного движения (водителей)

Основной целью психологического сопровождения подготовки участников дорожного движения, по нашему мнению, является установление (или восстановление) психологического соответствия человека осуществляемой деятельности (профессии) и гармонизация отношений в системе личность – стиль вождения – требования деятельности.

Основной задачей психологического сопровождения подготовки водителей должно стать создание условий:

1) для достижения личностью психологического благополучия и самоактуализации (последнее особенно важно для профессиональных водителей);

2) формирования профессиональной устойчивости (особенно для водителей-профессионалов, мастеров и преподавателей);

3) активизации соответствующих психологических механизмов компенсации (для любителей) и избыточности (для профессионалов) как базы для достижения требуемого уровня безопасности и надежности деятельности;

4) формирования психологической устойчивости и нравственной надежности личности;

5) развития рефлексивного механизма и повышения на этой основе эффективности самоконтроля и саморегуляции личности при осуществлении деятельности.

Основными же принципами сопровождения по-прежнему остаются:

1) принцип системного подхода (для изучения причин небезопасного дорожного поведения и низкого уровня надежности деятельности);

2) принцип деятельностного подхода (создания при обучении условий, близких к реальной деятельности);

3) принцип гуманистического подхода.

Список литературы

1. *Аболин Л. М*. О психологической детерминации идеальной модели спортсмена / Л. М. Аболин // Теория и практика физической культуры. – 1981. – № 6. – С. 47–49.

2. *Аболин Л. М.* Психологические механизмы эмоциональной устойчивости человека / Л. М. Аболин // – Казань : изд-во Казанского университета, 1987. – 262 с.

3. *Агапеев В. Е*. Риск как основание защиты интересв граждан – участников дорожно-транспортных происшествий / В. Е. Агапеев, Д. Н. Розанцева // Права и свободы советских граждан и роль милиции в их обеспечении : сб. науч. трудов Московской школы милиции МВД СССР. – М., 1981. – С. 88–96.

4. *Азаров В. Н.* Анкетная методика измерения импульсивности / В. Н. Азаров // Нов. исслед. в психол. – 1983. – № 2 (29). – С. 15–19.

5. *Азаров В. Н.* О типологической обусловленности индивидуальных различий по импульсивности-управляемости / В. Н. Азаров, Н. Л. Аминов // Нов. исслед. в психол. – 1983. – № 1 (28). – С. 23–25.

6. *Азаров В. Н.* Стиль действования: импульсивность-управляемость / В. Н. Азаров // Вопросы психологии. – 1982. – № 3. – С. 121–126.

7. *Азаров В. Н.* Структура импульсивного и рефлексивно-волевого стилей действования / В. Н. Азаров // Вопросы психологии. – 1988. – № 3 (май-июнь). – С. 132–138.

8. *Александров А. П.* Проблемы автоматизации анализа ДТП / А. П. Александров, П. А. Кравченко // Вестник Гражданских инженеров. – СПб., 2005. – № 4(5) декабрь. – С. 94–99.

9. *Ананьев Б. Г.* Избранные психологические труды / Б. Г. Ананьев. – М., 1980. – 350 с.

10. *Ананьев Б. Г*. О проблемах современного человекознания / Б. Г. Ананьев. – М., 1977. – 380 с.

11. *Ананьев Б. Г.* Человек как предмет познания / Б. Г. Ананьев. – СПб. : Питер, 2001. – 288 с. – (Мастера психологии).

12. *Балин В. Д*. Психофизиология для психологов : учебно-метод. пособие / В. Д. Балин. – СПб., 2008.

13. *Безденежных В. В.* Психологическое обеспечение управленческой деятельности директора инновационной школы : дис. … канд. психол. наук : 19.00.07 / В. В. Безденежных. – Иркутск : ИГПУ, 2001. – 191 с.

14. Безопасность жизнедеятельности / под ред. С. В. Белова. – М. : Высшая школа, 1999. – 448 с.

15. *Белобородов А. Ф.* Сущность, структура и функции культуры транспортной безопасности общества / А. Ф. Белобородов, В. Н. Мошкин // Педагогический университетский вестник Алтая. – Барнаул, 2009. – № 1.

16. *Березин Ф. Б.* Психическая и психофизиологическая адаптация человека / Ф. Б. Березин. – Л. : Наука, 1988.

17. *Богданов М. В.* Автомобильный спорт и безопасность дорожного движения / М. В. Богданов, В. И. Романенко // Тезисы международной научно-практической конференции «Спорт и занятость». – СПб. : СПбГУФК, 2008. – С. 18–20.

18. *Богданов М. В.* Актуальные проблемы профессионального отбора в автомобильном спорте / М. В. Богданов, В. И. Романенко // Вестник БПА. – СПб., 2008. – № 82. – С. 28–32.

19. *Богданов М. В.* О необходимости повышения педагогических требований к подготовке водителей автотранспортных средств / М. В. Богданов // Ученые записки университета им. П. Ф. Лесгафта. – СПб., 2008. – № 10(44). – С. 9–13.

20. *Богданов М. В*. Профессионально-прикладная направленность подготовки специалистов по автомобильному спорту и безопасности дорожного движения / М. В. Богданов, В. И. Романенко // Вестник БПА. – СПб., 2008. – № 84. – С. 18–22.

21. *Богданов М. В.* Развитие профессионально-важных качеств водителей автотранспорта средствами и методами подготовки спортсменов-автогонщиков : автореф. дис. … канд. пед. наук / М. В. Богданов. – СПб., 2010. – 16 с.

22. *Бодров В. А.* Информационный стресс : учеб. пособие для вузов / В. А. Бодров. – М. : ПЕР СЭ, 2000. – 352 с. – (Современное образование).

23. *Бодров В. А.* Психологические механизмы адаптации человека / В. А. Бодров // В кн. : Психология адаптации и социальная среда: современные подходы, проблемы и перспективы / отв. ред. Л. Г. Дикая, А. Л. Журавлев. – М. : Изд-во «Институт психологии РАН». 2007. – С. 42–51.

24. *Бодров В. А*. Психологический стресс: развитие и преодоление / В. А. Бодров. – М. : ГТЕР СЭ, 2006. – 528 с.

25. *Бодров В. А*. Профессиональная надежность оператора / В. А. Бодров // В кн. : Системный подход в инженерной психологии и психологии труда. – М. : Наука, 1992. – С. 105–117.

26. *Бодров В. А.* Психологический стресс: развитие учения и современное состояние проблемы / В. А. Бодров. – М. : Изд-во «Институт психологии РАН», 1995. – 136 с.

27. *Бодров В. А.* Психология профессиональной пригодности : учеб. пособие для вузов / В. А. Бодров. – М. : ПЕР СЭ, 2001. – 511 с. – Современное образование).

28. *Бодров В. А.* Экспериментально-психологическое исследование совмещенной операторской деятельности / В. А. Бодров // В кн. : Методология инженерной психологии, психологии труда и управления. – М. : Наука, 1981. – С. 192–209.

29. *Бондарев С. С.* Педагогическое обеспечение формирования морально-психологической готовности специалистов в военном вузе: на материалах частей и подразделений радиоэлектронной борьбы : дис. … канд. пед. наук : 13.00.08 / С. С. Бондарев. – Воронеж : Воен. ин-т радиоэлектроники, 2002. – 184 с.

30. *Бонн А.* Мастерство управления автомобилем / А. Бонн. – М. : Транспорт, 1976. – С. 10.

31. *Бородулин В. Н.* Психологическое обеспечение адаптации студентов к обучению в вузе : дис. … канд. психол. наук : 19.00.07 / В. Н. Бородулин. – Таганрог : Таганрогский гос. радиотехнический ун-т, 2006. – 212 с.

32. *Бурлачук Л. Ф.* Словарь-справочник по психодиагностике / Л. Ф. Бурлачук, С. М. Морозов – СПб. : Питер, 2001. – 528 с.

33. *Быкова Г. П.* Зарубежный опыт подготовки водителей и проблема его адаптации к российской практике / Г. П. Быкова // Материалы 11-й международной конференции «Организация и безопасность дорожного движения в крупных городах» (СПб., 18-20 сентября 2014 г.). – СПб., 2014.

34. *Быков С. Г.* О национальной системе научно-методического обеспечения профессиональной подготовки водителей транспортных средств в Российской Федерации / С. Г. Быков // Материалы 11-й международной конференции «Организация и безопасность дорожного движения в крупных городах» (СПб., 18-20 сентября 2014 г.). – СПб., 2014.

35. *Ваганов В. И.* Вождение автотранспортных средств / В. И. Ваганов, А. А. Рывкин. – М. : Транспорт, 1991. – 658 с.

36. *Вайсман А. И.* Гигиена труда водителей автомобилей / А. И. Вайсман – М. : Медицина, 1998. – 192 с.

37. *Водопьянова Н. Е.* Ресурсное обеспечение противодействия профессиональному выгоранию субъектов труда (на примере специалистов «субъект-субъектных» профессий) : автореф. дис. … канд. психол. наук / Н. Е. Водопьянова. – СПб., 2014. – 48 с.

38. *Волкова Т. И.* Психологическое обеспечение качества профессионального становления социальных педагогов : дис. … канд. психол. наук : 19.00.03 / Т. И. Волкова. – М. : Всерос. НИИ технической эстетики, 2002. – 197 с.

39. *Волохова Е. А.* Дидактика : учеб. пособие / Е. А. Волохова, И. В. Юкина. – Ростов н/Д : Феникс, 2004. – 282 с.

40. *Вулдридж Д.* Механизмы надежности / Д. Вулдридж. – М., 1965.

41. *Габдреев Р. В.* Активность студента в учебном процесс и критерии ее оценки / Р. В. Габдреев // Психологическая служба в вузе : сб. статей. – Казань : Изд-во Казан. ун-та, 1981. – С. 77.

42. *Гаврилов Э. В.* Теоретические основы проектирования и организации дорожного движения с учетом закономерностей поведения водителей : автореф. … д-ра техн. наук / Э. В. Гаврилов. – Харьков, 1998. – 450 с.

43. *Гальперин П. Я* Формирование знаний и умений на основе поэтапного освоения умственных действий / П. Я. Гальперин, Н. Н. Сачко. – М. : Изд-во МГУ, 1968. – С. 3.

44. *Гандер Д. В.* Психологическое обеспечение летного обучения : дис. … д-ра психол. наук : 19.00.14. – М. : Гос. научно-исслед. ин-т МО РФ (авиационной и космической медицины), 1997. – 301 с.

45. *Геллерштейн С. Г.* К вопросу о профессиональной типологии / С. Г. Геллерштейн // В кн. : История советской психологии труда / под ред. В. П. Зинченко, В. М. Мунипова, О. Г. Носковой. – М. : Изд-во МГУ, 1983.

46. *Геллерштейн С. Г.* Чувство времени и скорость двигательной реакции / С. Г. Геллерштейн. – М. : Медицина, 1958.

47. *Герасенков А. В.* Эффективность обучения водительскому мастерству с использованием биокорректоров направленного действия : дис. … канд. пед. наук / А. В. Герасенков. – М. : РГУФК, 2005. – 129 с.

48. *Гильбух Ю. З.* Склонность к неоправданному риску как фактор предрасположенности к происшествию / Ю. З. Гильбух, А. А. Кондрацкий // Тезисы докл. республик. науч. конф. «Психологические вопросы безопасности деятельности». – Тарту: ТарГУ, 1981. – С. 13–15.

49. *Глушко К. В.* Пояснительная записка к дипломному проекту на тему «Индивидуальный стиль управления автомобилем». – СПб., 2012.

50. Горбачев М. Г. Безопасное вождение современного автомобиля / М. Г. Горбачев. – М. : Рипол Классик, 2007. – 356 с.

51. *Горбачев М. Г.* Как правильно управлять автомобилем. О мастерстве пилотирования и секретах активного стиля вождения / М. Г. Горбачев. – М. : Рипол Классик, 2008. – 368 с.

52. *Горбачев М. Г.* Школа вождения для женщин / М. Г. Горбачев. – М. : Рипол классик, 2010. – 352 с. : ил.

53. *Горбачев М. Г.* Экстремальное вождение. Гоночные секреты / М. Г. Горбачев. – М. : Престиж книга, Рипол классик, 2006. – 304 с. : ил. – (Высшая школа водительского мастерства).

54. *Горбов Ф. Д.* О помехоустойчивости оператора / Ф. Д. Горбов // Инженерная психология. – М. : Изд-во Моск. ун-та, 1964. – С. 340–357.

55. *Гранская Ю. В.* Личностные особенности лиц, склонных к риску в ситуации дорожного движения / Ю. В. Гранская, И. В. Полковникова // Ананьевские чтения-2007: Материалы научно-практической конференции. – СПб., 2007.

56. *Данилова Н. Н.* Физиология высшей нервной деятельности : учебник / Н. Н. Данилова. – М. : Изд-во МГУ, 1989. – 399 с.

57. *Демидова Т. П.* Психологическое сопровождение профессионально-личностного становления обучающихся в средних профессиональных учебных заведениях: дис. … канд. психол. наук : 19.00.07 / Т. П. Демидова. – М. : МПСИ, 2005. – 183 с.

58. *Дмитриева М. А.* Способности к обеспечению безопасности деятельности / М. А. Дмитриева, С. А. Елисеев // Вестник Санкт-Петербургского ун-та. Сер. 56. – 1992. – Вып. 4(27). – С. 71–77.

59. *Добряков А. А.* Инженерно-психологическое обеспечение творческих форм проектно-конструкторской деятельности : дис. … д-ра психол. наук : 19.00.03 / А. А. Добряков. – М. : МГУ им. М. В. Ломоносова, 1997. – 236 с.

60. Доклад рабочей группы президиума Государственного совета Российской Федерации «О дальнейших мерах по повышению безопасности дорожного движения, снижению числа погибших при дорожно-транспортных происшествиях». Государственный совет Российской Федерации. Версия 0.1.09.07.2009 г. – М., 2009.

61. *Дьяченко М. И.* О подходах к изучению эмоциональной устойчивости / М. И. Дьяченко, В. А. Пономаренко // Вопросы психологии. – 2003. – № 1. – С. 106–112.

62. *Евдокимов А. Г.* Физиологические критерии склонности к рискованному поведению у лиц молодого возраста : автореф. диссерт. … канд. мед. наук / А. Г. Евдокимов. – Волгоград, 2010.

63. *Евтюков С. А.* Педагогические основы подготовки водителей автотранспортных средств подготовка водителей (обучение практическому вождению автомобилей) : учебно-метод. пособие / С. А. Евтюков, В. Ф. Глазков, Ю. И. Лобанова; под общ. ред. С. А. Евтюкова. – СПб. : ИД «Петрополис», 2010. – 276 с.

64. *Евтюков С. А.* Реконструкция и экспертиза ДТП в примерах / С. А. Евтюков, Я. В. Васильев. – СПб. : Изд. дом «Петрополис». – 324 с. : ил.

65. *Евтюков С. А.* Структура и требования к системе автоматического уведомления о ДТП для задач реконструкции механизма ДТП / С. А. Евтюков, Я. В. Васильев, И. С. Брылев // Вестник гражданских инженеров. – СПб., 2015. № 1(48) – С. 187–193.

66. *Евтюков С. А.* Факторы, влияющие на определение тормозного пути в расчетах при проведении экспертизы ДТП / С. А. Евтюков, И. С. Брылев, И. В. Сватковкий // Вестник гражданских инженеров. – СПб., 2014. – № 6(47). – С. 194–200.

67. *Елисеев С. А.* К вопросу об индивидуализации организации безопасного поведения // Психологические вопросы безопасности деятельности. Материалы науч. конф. / под ред. М. А. Котика. – Таллин : Изд-во Тартусского ун-та, 1981. – С. 157–158.

68. *Елисеев С. А.* Психология аксидентальных способностей : дис. … д-ра психол. наук : 19.00.03 / С. А. Елисеев. – Брянск, 1998. – 259 с.

69. *Елисеев С. А.* Способности к обеспечению безопасности деятельности / С. А. Елисеев. – Брянск : Изд-во БГПУ, 1996. – 86 с.

70. *Елисеев С. А.* Чувство опасности в воспитании // С. А. Елисеев // Актуальные проблемы воспитания школьников. Тезисы докл. Второй научно-практической конференции / под ред. С. Ф. Петрушкина и др. – Брянск : БГПИ, 1995. – С. 78–80.

71. *Ерохина Е. В.* Стратегии преодолевающего поведения и социальной адаптации при различных профилях эмоционального интеллекта : дис. … канд. психол. наук : 19.00.01 / Е. В. Ерохина. – Краснодар, 2011. – 221 с.

72. *Ершова Н. Г.* Профессионально-личностное развитие студентов в условиях психолого-педагогического сопровождения в вузе физической культуры / Н. Г. Ершова // Теория и практики физической культуры. – 2005. – № 9. – С. 44.

73. *Ефимова Н. С.* Основы психологической безопасности : учеб. пособие / Н. С. Ефимова. – М. : ИД «ФОРУМ»; Инфра-М, 2010. – 192 с. : ил. – (Высшее образование).

74. *Ефремов Б. Д.* Метод инструментальной оценки квалификации водителей / Б. Д. Ефремов, Ю. В. Оверин // Технико-технологические проблемы сервиса. – 2012. – Вып. 3. – Т. 2. – С. 51–55.

75. *Ефремова Г. И.* Психологическое обеспечение профессионально поддержки безработных женщин : дис. … д-ра психол. наук / Г. И. Ефремова. – Тверь : ТГУ, 2002. – 361 с.

76. *Жидков Д. В.* Опыт организации учета и профилактики ДТП в Украине / Д. В. Жидков, М. Н. Уздемир // Сборник 9-й международной конференции «Организация и безопасность дорожного движения в крупных городах» (СПб., 23-24 сентября 2010 г.). – СПб. : СПбГАСУ, 2010. – С. 511–516.

77. Жизнестойкость и копинг-стратегии водителей. Психическое здоровье личности и безопасное дорожное поведение. Человек и транспорт. Эффективность. Безопасность. Эргономика : материалы III Международной научно-практической конференции (15-18 сентября 2014 г., Санкт-Петербург). – СПб. : ПГУПС, 2014. – 368 с.

78. *Зильберман П. Б.* Эмоциональная устойчивость оператора: Очерки психологии труда оператора / П. Б. Зильберман. – М. : Наука, 1974. – С. 138–172.

79. *Зиньковская С. М.* Системное изучение человеческого фактора в опасных профессиях : дис. … д-ра психол. наук : 19.00.01 / С. М. Зиньковская. – М., 2007. – 328 с.

80. *Иванников В. А.* Психологические механизмы волевой регуляции : учеб. пособие / В. А. Иванников. – 3-е изд. – СПб. : Питер, 2006. – 208 с. : ил. – (Серия «Учебное пособие»).

81. *Иванов В.* Н. Автоэнциклопедия безопасного вождения / В. Н. Иванов. – М. : АСТ: Астрель, 2007. – 381 с.

82. *Иванова Е. Н.* Психологические основы безопасности движения : учебное пособие / Е. Н. Иванова. – Липецк, 2001. – С. 28

83. *Иванова С. П.* Психологическая концепция и организационно-методическое обеспечение профессиональной подготовки психологов МЧС России : автореф. дис. … д-ра психол. наук : 05.26.03 / С. П. Иванова. – СПб., 2011. – С. 20

84. *Иларионов В. А.* Водитель и автомобиль / Иларионов В. А., В. А. Кошелев, В. М. Мишурин. – М. : Транспорт, 1995. – 136 с.

85. *Ильин Е. П.* Дифференциальная психология профессиональной деятельности / Е. П. Ильин. – СПб. : Питер, 2008. – 432 с. : ил. – (Серия «Мастера психологии»).

86. *Ильин Е. П.* Мотивы человека: теория и методы изучения / Е. П. Ильин. – Киев : Вища школа, 1998. – 292 с.

87. *Ильин Е. П.* Психология индивидуальных различий / Е. П. Ильин – СПб. : Питер, 2011. – 701 с. : ил. – (Серия «Мастера психологии).

88. *Ильин Е. П.* Психология риска / Е. П. Ильин. – СПб. : Питер, 2012. – 288 с. : ил.

89. *Ильин Е. П* Психомоторная организация человека : учебник для вузов / Е. П. Ильин. – СПб. : Питер, 2003. – 384 с. – (Серия «Учебник нового века»).

90. *Ильин Е. П.* Психофизиология состояний человека / Е. П. Ильин. – СПб. : Питер, 2005. – 412 с. : ил.

91. *Ильин Е. П.* Стиль деятельности: Новые подходы и аспекты / Е. П. Ильин // Вопросы психологии. – 1988. – № 6. – С. 85–93.

92. *Кабалевская А. И.* Особенности гендерного поведения водителей / А. И. Кабалевская, А. И. Донцов // Вопросы психологии. – 2013. – № 4 (июль-август). – С. 69–87.

93. *Кабаченко Т. С.* Методы психологического воздействия : учеб. пособие / Т. С. Кабаченко. – М. : Пед. общ. России, 2000. – 544 с.

94. *Каменская Е. А.* Педагогика / Е. А. Каменская. – Ростов н/Д : Феникс, 2008. – 215 с.

95. *Капустина А. Н.* Многофакторная личностная методика Р. Кеттелла : учебно-метод. пособие / А. Н. Капустина. – СПб. : Речь, 2004. – 104 с. – (Практикум по психодиагностике).

96. *Караваева Н. Н.* Педагогическое сопровождение адаптации студентов к учебному процессу технического вуза : дис. … канд. пед. наук : 13.00.08 / Н. Н. Караваева. – Тула, 2006. – 223 с.

97. *Караванов А. А.* Психологическое сопровождение учебно-профессиональной деятельности курсантов младших курсов военного вуза : дис. … канд. психол. наук : 19. 00.07 / А. А. Караванов. – Воронеж : Воен. ин-т радиоэлектроники, 2004. – 145 с.

98. *Караяни А. Г.* Психологическое обеспечение боевых действий личного состава Сухопутных войск в локальных военных конфликтах : дис. … д-ра психол. наук : 19.00.14 / А. Г. Караяни. – М. : Воен. ун-т, 1998. – 355 с.

99. *Кашубо С. Е.* Психологическое обеспечение деятельности боевого расчета автоматизированного командного пункта зенитного ракетного полка : дис. … канд. психол. наук : 19.00.13 / С. Е. Кашубо. – Тверь : Воен. ун-т противовоздушной обороны, 2000. – 150 с.

100. *Кирхлер Э.* Дизайн работ в организациях. Психология труда и организационная психология. Т. 3. : пер. с нем. / Э. Кирхлер, Э. Хельц. – Харьков : Гуманитарный центр, 2010.

101. *Киршбаум Э.* Психологическая защита / Э. Киршбаум, А. Еремеева. – 3-е изд. – М. : Смысл; СПб. : Питер, 2005. – 176 с.

102. *Китаев-Смык Л. А.* Психология стресса / Л. А. Китаев-Смык. – М. : Наука, 1983. – 368 с.

103. *Кичеджи В.* Н. Москва: транспортные проблемы мегаполиса / В. Н. Кичеджи, К. Хатояма. – М. : ДПК Пресс, 2010. – 284 с.

104. *Клебельсберг Д.* Транспортная психология : пер. с нем. / Д. Клебельсберг; под ред. В. Б. Мазуркевича. – М. : Транспорт, 1989. – 367 с.

105. *Климов Е. А.* Индивидуальные особенности трудовой деятельности ткачих-многостаночниц в связи с подвижностью нервных процессов / Е. А. Климов // Вопросы психологии. – 1959. – № 2.

106. *Климов Е. А.* Индивидуальный стиль деятельности в зависимости от типологических свойств нервной системы / Е. А. Климов. – Казань, 1969.

107. *Климов Е. А.* К вопросу о роли типологических свойств нервной системы в формировании индивидуального стиля трудовой деятельности / Е. А. Климов // Тезисы докладов на II съезде Общества психологов СССР. – М., 1963. – Вып. 5.

108. *Климов Е. А.* К проблеме формирования индивидуального стиля трудовой деятельности / Е. А. Климов // Итоговая научная конференция Казанского ун-та за 1961 г. Секция педагогики и психологии. – Казань, 1962.

109. *Климов Е. А.* О роли подвижности нервных процессов в формировании индивидуального стиля трудовой деятельности ткачих-многостаночниц / Е. А. Климов // Тезисы докладов на I съезде Общества психологов СССР. Вып. 1. – М. : Изд-во АПН РСФСР, 1959.

110. *Климов Е. А.* Психология профессионального самоопределения / Е. А. Климов. – М. : Академия, 2004. – 304 с.

111. *Козлов В. В.* Психологические правила безопасного вождения / Е. А. Козлов. – М. : Автополис-плюс. 2005. – 64 с.

112. *Козлов Е. В.* Психофизиологическое обоснование необходимости совершенствования системы подготовки водителей : автореф. дис. … канд. мед. наук / Е. В. Козлов. – М., 2012.

113. *Колеченко А. К.* Психологическое обеспечение педагогического процесса в школе : дис. … д-ра пед. наук : 19.00.07 / А. К. Колеченко. – СПбГУ педагогического мастерства, 1999. – 486 с.

114. *Колесникова И. А*. Основы андрагогики : учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / И. А. Колесникова, А. Е. Марон, Е. П. Тонконогая [и др.] ; под ред. И. А. Колесниковой. – М. : Изд. центр «Академия», 2003. – 240 с.

115. *Комкова Л. В.* Пояснительная записка к дипломному проекту на тему: Разработка мероприятий по обеспечению надежности водителей в предприятии СПбГУДСП «Купчинское»; пз 49.04.00.000. – СПб. : СПбГАСУ, 2009.

116. *Кондратьев В. Д.* О необходимости дальнейших активных шагов по повышению безопасности дорожного движения в Российской Федерации / В. Д. Кондратьев // Сб. докл. 9-й международной конференции «Организация и безопасность дорожного движения в крупных городах». СПб., 23-24 сентября 2010 г. – СПб., 2010. – С. 15–19.

117. *Кононов А. В.* Психологическое обеспечение профессиональной подготовки курсантов образовательных учреждений вузов МВД России : дис. … канд. психол. наук : 19.00.06 / А. В. Кононов. – М. : Академия управления МВД России, 2001. – 295 с.

118. *Коноплянко В.* И. Организация и безопасность дорожного движения : учебник для вузов / В. И. Коноплянко. – М. : Высш. школа, 2007. – 383 с. : ил.

119. *Корецкий В. М.* Избыточность как необходимое условие развития живого (философский очерк на материалах эволюционной теории) : автореф. … канд. филос. наук / В. М. Корецкий. – Л., 1974.

120. *Корзунин В. А.* Закономерности динамики профессионально важных качеств военных врачей в процессе профессионализации : дис. … д-ра психол. наук : 19.00.03, 19.00.04 / В. А. Корзунин. – СПб. : ВмедА. – 553 с.

121. *Коровкина Т. Е.* Социально-педагогическое обеспечение профессионального становления будущего учителя на начальном этапе обучения в вузе : дис. … канд. пед. наук : 13.00.02, 13.00.08 / Т. Е. Коровкина. – Кострома : КГУ им. А. Н. Некрасова, 2001. – 179 с.

122. *Королев Л. М.* Психологическое обеспечение профессионального становления молодого летного состава бомбардировочной авиации : дис. … канд психол. наук : 19.00.14 / Л. М. Королев. – Монино : Военно-воздуш. академия им. Ю. А. Гагарина, 1998. – 260 с.

123. *Костров А. Н.* Психологическое обеспечение безопасности службы моряков-подводников : дис. … канд. психол. наук : 19.00.03 / А. Н. Костров. – М. : Воен. ун-т, 2003. – 235 с.

124. *Котик М. А.* Беседы психолога о безопасности дорожного движения / М. А. Котик. – М. : Транспорт, 1990. – 142 с.

125. *Котик М. А*. Краткий курс инженерной психологии / М. А. Котик. – Таллин : Валгус, 1971. – 308 с.

126. *Котик М. А*. Природа ошибок человека-оператора / М. А. Котик, А. М. Емельянов. – М. : Транспорт, 1995. – 253 с.

127. *Котик М. А.* Психология защищенности человека от опасности в профессиональной деятельности : автореф. дис. … д-ра психол. наук / М. А. Котик. – Л. : ЛГУ, 1985. – 30 с.

128. *Котик М. А.* Психология и безопасность / М. А. Котик. – Таллин : Валгус, 1981. – 408 с.

129. Краткий психологической словарь / под общ. ред. А. В. Петровского, М. Г. Ярошевского. – Ростов н/д, 1998. – С. 9.

130. *Кузнецов В. В.* Методика формирования профессионально важных качеств выпускников вузов ГПС МЧС России в ходе психологического сопровождения образовательного процесса : дис. … канд. психол. наук : 05.26.03 / В. В. Кузнецов. – СПб., 2005.

131. *Кулешов В. Р.* Психолого-педагогическое обеспечение личностного роста обучающихся профессионально-технического лицея : дис. … канд. пед. наук : 13.00.01 / В. Р. Кулешов. – Томск : Ин-т образования Сибири, Дальнего Востока и Севера, 2002. – 215 с.

132. *Куликов Л. В.* Доминирующее настроение при различных акцентуациях личности / Л. В. Куликов // Журнал практического психолога. – М., 1999. № 7–8. – С. 156–165.

133. *Куликов Л. В.* Психогигиена и психопрофилактика личности. Вопросы психологической устойчивости и психопрофилактики / Л. В. Куликов. – СПб. : Питер, 2004. – 463 с.

134. *Курганов В. М.* Психология в инженерной деятельности на автотранспорте / В. М. Курганов. – Тверь, 2000. – 156 с.

135. *Курганов В. М.* Психология управления. Автотранспортная психология / В. М. Курганов. – М. : Приор-издат, 2004. – 140 с.

136. *Кучер В. А.* Подходы к определению профессиональной устойчивости // Педагогический журнал. – 2011. – № 1. – С. 83–94.

137. *Либин А. В.* Дифференциальная психология: на пересечении европейских, российских и американских традиций / А. В. Либин. – М. : Смысл, 1999. – 353 с.

138. *Леньков С. Л.* Психологическое обеспечение профессиональной деятельности экономиста в современных информационных средах : дис. … д-ра психол. наук : 19.00.03 / С. Л. Леньков. – Тверь : ТГУ, 2004. – 388 с.

139. *Леонгард К.* Акцентуированные личности / К. Леонгард. – Ростов н/Д : Феникс, 1997. – 544 с.

140. *Леонова А. Б.* Психодиагностика функциональных состояний человека / А. Б. Леонова. – М., 1984. – 200 с.

141. *Леонтьев А. Н.* Деятельность и личность / А. Н. Ленонтьев // Вопросы философии. – 1974. – № 4, С. 87–97; № 5, С. 65–78.

142. *Литке С. Г.* Психологическое обеспечение профилактики отклоняющегося поведения детей и подростков в образовательном пространстве : дис. … канд. психол. наук : 19.00.05 / С. Г. Литке. – Ярославль : ЯрГУ им. П. Г. Демидова, 2004. – 185 с.

143. *Лобанов Е. М.* Человеческий фактор в дорожном движении / Е. М. Лобанов // За безопасность движения. – Минск, 1987. – № 2. – С. 17–18.

144. *Лобанова Ю. И.* Вождение как деятельность, поведение и стилевая характеристика / Ю. И. Лобанова // Вестник Ленинградского государственного университета им. А. С. Пушкина. – 2014. – Т. 5. – № 4. – С. 97–107.

145. *Лобанова Ю. И.* Возможности реализации индивидуального подхода в процессе обучения вождению / Ю. И. Лобанова, Л. В. Комкова, Н. Ю. Лебедева // Человек и транспорт. Психология. Экономика. Техника: Материалы I Международной научно-практической конференции. Санкт-Петербург, 14-16 сентября 2010 г. – СПб. : Петербургский ун-т путей сообщения, 2010. – С. 337–341.

146. *Лобанова Ю. И.* Исследование влияния особенностей рефлексивного механизма на успешность профессиональной подготовки современного специалиста : дис. … канд. психол. наук / Ю. И. Лобанова. – СПб., 1998. – 203 с.

147. *Лобанова Ю. И.* Исследование компенсирующего влияния индивидуального стиля вождения на уровень аварийности водителей / Ю. И. Лобанова, Н. Ю. Лебедева // Вестник БПА «Проблемы и перспективы практической психологии и социальных технологий». – СПб., 2010. – Вып. 99. – С. 68–73.

148. *Лобанова Ю. И.* К вопросу о необходимости проведения дифференцированного обучения вождению автомобиля / Ю. И. Лобанова // Вестник БПА. – СПб., 2009. – Вып. 85. – С. 33–35.

149. *Лобанова Ю. И.* Некоторые особенности «планирующих» водителей. Описание и возможности диагностики / Ю. И. Лобанова // Вестник БПА. – СПб., 2013. – Вып. 110. – С. 69–72.

150. *Лобанова Ю. И.* О критериях психологической диагностики инструкторов для обеспечения их профессиональной устойчивости / Ю. И. Лобанова // Вестник гражданских инженеров. – СПб., 2015. – № 2(49). – С. 214–221.

151. *Лобанова Ю. И.* О направлениях оптимизации стиля вождения / Ю. И. Лобанова // Наука и образование в современном обществе: вектор развития : сборник научных трудов по материалам Международной научно-практической конференции. Ч. 7. Москва, 3 апреля 2014 г. – М. : АР-Консалт. – С. 86–89.

152. *Лобанова Ю. И.* О подходах к конструированию моделей дорожного поведения водителей и пешеходов / Ю. И. Лобанова // Актуальные вопросы практической психологии и социальных технологий. Тематический сборник. – СПб., 2012. – С. 40.

153. *Лобанова Ю. И.* Организационные и психологические факторы, влияющие на успешность обучения вождению и обеспечивающие индивидуальный подход к обучаемым / Ю. И. Лобанова, Л. В. Комкова, Н. Ю. Лебедева // Научно-исследовательская работа студентов и аспирантов СПбГАСУ : сборник научных трудов студентов и аспирантов участников конкурсов 2009 г. – СПб., 2010. – Вып. 5. – С. 73–82.

154. *Лобанова Ю. И.* Планирующий стиль деятельности: диагностика, описание, компенсационные возможности / Ю. И. Лобанова // Вестник гражданских инженеров. – СПб., 2014. – № 4. – С. 140–147.

155. *Лобанова Ю. И.* Психологическая диагностика кандидатов в мастера производственного обучения (инструкторов) и профессиональная устойчивость / Ю. И. Лобанова // Материалы III международной научно-практической конференции «Человек и транспорт. Эффективность. Безопасность. Эргономика». Санкт-Петербург, 15-18 сентября 2014 г. – СПб., 2014. – С. 212–216.

156. *Лобанова Ю. И.* Стиль вождения: структурный подход. Оценка отдельных характеристик / Ю. И. Лобанова // Вестник гражданских инженеров. – СПб., 2014. – № 6 (47). – С. 284–292.

157. *Лобанова Ю. И.* Стиль вождения: определяющие факторы, характеристики, направления оптимизации / Ю. И. Лобанова // Материалы III международной научно-практической конференции «Человек и транспорт. Эффективность. Безопасность. Эргономика». Санкт-Петербург, 15-18 сентября 2014 г. – СПб., 2014. – С. 89–93.

158. *Лобанова Ю. И.* Типичные эмоции, склонность к планирующему стилю деятельности и аварийность водителей / Ю. И. Лобанова, И. С. Носова // Материалы III международной научно-практической конференции «Человек и транспорт. Эффективность. Безопасность. Эргономика». Санкт-Петербург, 15-18 сентября. – СПб., 2014. – С. 275–279.

159. *Лобанова Ю. И.* Фактор индивидуализации процесса обучения в системе подготовки водителей ТС / Ю. И. Лобанова, Н. Ю. Лебедева, Л. В. Комкова // Сб. докл. 9-й международной конференции «Организация и безопасность дорожного движения в крупных городах». СПб., 23-24 сентября 2010 г. – СПб., 2010. – С. 457–461.

160. *Лобанова Ю. И.* Элементы профессиональной психологии / Ю. И. Лобанова, Е. Ю. Чернякевич, Л. В. Осипова, Е. А. Соловьёва. – СПб.: СПбГАСУ, 2014.

161. Лучшие психологические тесты для профотбора и профориентации: Описание и руководство к использованию / отв. ред. А. Ф. Кудряшов. – Петрозаводск : Петроком, 1992. – 318 с.

162. *Львов В. М.* Проблемы психологического обеспечения эффективной деятельности специалистов эргатических систем / В. М. Львов // Психология и эргономика. – Тверь; Ярославль, 1999. – Вып. 2/1.

163. *Львов В. М.* Психологическая безопасность личности и готовность к риску / В. М. Львов, Н. Л. Шлыкова // Проблемы психологии и эргономики. – Тверь, 2001. – Вып. 2. – Ч. 2.

164. *Майерс Д.* Социальная психология. Интенсивный курс / Д. Майерс. – СПб. : Прайм-Еврознак, 2000. – 512 с. – (Секреты психологии).

165. *Маслоу А.* Дальние пределы человеческой психики / А. Маслоу. – СПб. : Евразия, 1997. – 430 с.

166. Материалы к целевой конференции «Структура и задачи инженерной деятельности по организации дорожного движения» 7-9 декабря 2006 г. – СПб., СПбГАСУ, 2006.

167. *Марищук В. Л.* К вопросу об эмоциональной устойчивости курсантов-летчиков и возможности ее совершенствования с применением средств физической подготовки : автореф. дис. … канд. психол. наук / В. Л. Марищук. – Л. : ЛГУ, 1964. – 22 с.

168. *Марищук В. Л.* Методики психодиагностики в спорте : учеб. пособие. / В. Л. Марищук, Ю. М. Блудов, В. А. Плахтиенко, Л. К. Серова. – М. : Просвещение, 1984. – 191 с.

169. *Марищук В. Л.* Поведение и саморегуляция человека в условиях стресса / В. Л. Марищук, В. И. Евдокимов. – СПб. : ИД «Сентябрь», 2001. – 259 с.

170. *Марищук В. Л.* Психологические основы формирования профессионально значимых качеств : автореф. дис. … д-ра психол. наук / В. Л. Марищук. – Л., 1982. – 21 с.

171. *Милерян Е. А.* Психология труда и профессионального образования: избранные научные труды / Е. А. Милерян. – Киев.: НПП «Интерсервис», 2013. – 290 с.

172. *Милерян Е. А.* Эмоционально-волевые компоненты надежности оператора / Е. А. Милерян // В кн. : Очерки психологии труда оператора / под ред. Е. А. Милеряна. – М. : Наука, 1974. – С. 5–82.

173. *Мишурин В. М.* Надежность водителя и безопасность движения / В. М. Мишурин, А. Н. Романов. – М. : Транспорт, 1999. – 85 с.

174. *Мильман В. Э.* Психическая надежность спортсменов / В. Л. Мирищук, Ю. М. Блудов, В. А. Плахтиенко, Л. К. Серова // Методики психодиагностики в спорте. – М. : Просвещение, 1990. – С. 123–125.

175. *Мильман В. Э.* Стресс и личностные факторы регуляции деятельности / В. Э. Мильман // Стресс и тревога в спорте : международный сборник научных статей. – М. : Физкультура и спорт, 1983. – С. 24–26.

176. *Моросанова В. И.* Опросник «Стиль саморегуляции поведения» (ССПМ). Руководство / В. И. Моросанова. – М. : Когито-Центр, 2004. – 44 с.

177. *Москвина Н. Б.* Трансформация риска личностно-профессиональных деформаций учителя в ресурс развития: педагогическое обеспечение : дис. … д-ра пед. наук : 13.00.08 / Н. Б. Москвина. – Хабаровск : ХГПУ, 2005. – 431 с.

178. *Мошкин В. Н.* Культура безопасности как составная часть культуры / В. Н. Мошкин // Основы безопасности жизнедеятельности. – 2004. – № 1. – С. 44–48.

179. *Мошкин В. Н.* Мировоззренческая и нравственная подготовка к безопасной жизнедеятельности / В. Н. Мошкин // Основы безопасности жизнедеятельности. – 2000. – № 9. – С. 11–15.

180. *Мюнстенберг Г.* Основы психотехники. / Г. Мюнстенберг. Первая, общая часть. – М., 1922. Вторая, специальная часть. – М., 1923.

181. *Нарицын Н.* Психология безопасности вождения / Н. Нарицын. – М. : Рипол классик, 2006. – 256 с. – (Высшая школа водительского мастерства).

182. *Наследов А. Д.* Математические методы психологического исследования / А. Д. Наследов. – СПб. : Речь, 2004. – 398 с.

183. *Наследов А. Д.* SPSS. Компьютерный анализ данных в психологии и социальных науках / А. Д. Наследов. – СПб. : Питер, 2005. – 416 с.

184. *Никифоров Г. С.* Надежность профессиональной деятельности / Г. С. Никифоров. – СПб. : Изд-во СПбГУ, 1996. – 176 с.

185. *Никифоров Г. С.* Психология здоровья : учебник для вузов / Г. С. Никифоров. – СПб. : Питер, 2006. – 607 с.

186. *Новиков В. С.* Психологическое обеспечение учебного процесса вузов / В. С. Новиков, А. А. Боченков, А. Г. Маклаков, С. В. Чермянин. – СПб. : ВМедА, 1997. – С. 61.

187. *Носенко Э. Л.* Специфика проявлений речи в состоянии эмоциональной напряженности / Э. Л. Носенко. – М., 1979.

188. О безопасности. Закон РФ от 5 марта 1992 г., № 2446-1.

189. Общая и профессиональная педагогика : учеб. пособие для студентов педагогических вузов / под ред. В. Д. Симоненко. – М. : Вентана-Граф, 2006. – 368 с.

190. Общая психология : учеб. пособие для студентов пед. институтов / В. В. Богословский, А. А. Степанов, А. Д. Виноградова и др.; под ред. В. В. Богословского и др. – 3-е изд., перераб. и доп. – М. : Просвещение, 1981. – 383 с. : ил. – (Педагогическое образование).

191. *Окуневский А. И.* Разработка экспертной модели оценки предрасположенности водителей к созданию аварийных ситуаций и рационализация мер влияния на дорожно-транспортный травматизм : дис. … канд. мед. наук / А. И. Окуневский. – Воронеж, 2008. – 156 с.

192. *Олещенко Е. М.* О мировом опыте для программ обеспечения безопасности дорожного движения-малозатратные и быстрореализуемые мероприятия / Е. М. Олещенко, Е. А. Сваткова // Организация и безопасность дорожного

движения в крупных городах : материалы 11-й междунар. конф. СПб., 18-20 сентября 2014 г. – СПб. : СПбГАСУ, 2014.

193. Организационно-методические рекомендации по проведению профессионального психологического отбора призывников в учебную организацию ДОСААФ / М. А. Лысов, Л. Г. Герасимова, отв. за вып. И. Я. Петриченко. – М., 1989. – 61 с.

194. *Осипова Л. В.* Социально-психологические методы исследования личности и малых групп : учеб. пособие / Л. В. Осипова [и др.]. – СПб. : СПбГАСУ, 2013. – 120 с.

195. *Ососова М. В.* Психолого-педагогическое сопровождение профессионального самоопределения учащихся на этапе предпрофильной подготовки : дис. … канд. психол. наук : 19.00.07 / М. В. Ососова. – Екатеринбург, 2012. – 200 с.

196. *Пегин П. А.* Автотранспортная психология : учеб. пособие / П. А. Пегин. – Хабаровск : Изд-во Хабар. гос. техн. ун-та, 2003. – 199 с.

197. *Пейсахов Н. М.* Психологическая модель специалиста высшей квалификации и роль в управлении учебным процессом / Н. М. Пейсахова, Н. Ш. Валеева // Психологическая служба в вузе : сб. статей. – Казань : Изд-во Казан. ун-та, 1981. – С. 41.

198. *Петрушин В. И.* Музыкальная психотерапия / В. И. Петрушин. – М., 1999. – 176 с.

199. *Платонов К. К.* Структура и развитие личности / К. К. Платонов. – М., Наука, 1986. – 255 с.

200. Подготовка водителей автотранспортных средств : учеб.-метод. пособие / сост. В. Ф. Глазков. – СПб., 2008. – С. 92–103.

201. *Подольская Т. А.* Психологическое обеспечение профессионального образования госслужащих: на примере повышения квалификации и переподготовки специалистов налоговых органов : дис. … д-ра психол. наук : 19.00.07 / Т. А. Подольская. – М. : МГУ им. М. В. Ломоносова, 2005. – 360 с.

202. *Полянова Т. А*. Стратегия деятельности водителей автомобилей в связи с индивидуальными особенностями : автореф. дис. … канд. психол. наук / Т. А. Полянова. – М. : МГУ, 1989. – 22 с.

203. *Попов А. С.* Информационно-психологическое обеспечение избирательных кампаний : дис. … канд психол. наук : 19.00.05 / А. С. Попов. – М. : РАГС, 2002. – 137 с.

204. *Почебут Л. Г.* Организационная психология : учеб. пособие / Л. Г. Почебут, В. А. Чикер. – СПб. : Речь, 2000. – 298 с.

205. Психология труда, профессиональной, информационной и организационной деятельности / Б. А. Душков, А. В. Королев, Б. А. Смирнов. – М. : Академпроект, 2003.

206. Психофизиология труда и подготовка водителей автомобилей / В. Я. Дымерский, И. И. Ильясов, Г. И. Клинковштейн, Р. Т. Мушегян. – М. : Транспорт, 1969. – 243 с.

207. Практикум по инженерной психологии и психологии труда / отв. ред. А. А. Крылов. – Л. : ЛГУ, 1983.

208. Практикум по психологии менеджмента и профессиональной деятельности / под ред. Г. С. Никифорова, М. А. Дмитриевой, В. М. Снеткова. – СПб. : Речь, 2001. – 240 с.

209. Практикум по психофизиологии : учеб. пособие для студентов высших учебных заведений / Н. Г. Блинова, Л. Г. Игишева, Н. А. Литвинова, А. И. Федоров. – М. : ВЛАДОС, 2000. – С. 98–99.

210. Практическая психология / М. К. Тутушкина [и др.], под ред. М. К. Тутушкиной. – СПб. : Дидактика плюс, 2001. – 368 с.

211. Профилактика дорожно-транспортного травматизма. Формирование безопасной модели поведения участников дорожного движения: информационно-рекомендационные материалы для исполнительных органов государственной власти Санкт-Петербурга, правоохранительных органов, общественных организаций и организаций бизнеса / сост. Е. А. Сваткова, Ю. Хювaринен, Е. М. Олещенко; Институт БДД. – СПб. : СПб. гос. архит.-строит. ун-т, 2012. – 73 с.

212. Психические состояния / сост. и общ. ред. Л. В. Куликова. – СПб. : Питер, 2000. – 512 с. : ил. – (Серия «Хрестоматия по психологии»).

213. Психологические методы диагностики свойств индивидуальности : метод. указания к практическим занятиям по курсу «Психология и педагогика» / сост.: Е. А. Соловьёва, О. Б. Годлиник, Е. С. Ермак, Л. В. Осипова, М. К. Тутушкина; СПбГАСУ. – СПб., 2005. – 39 с.

214. Психологические основы обучения спортсменов-автогонщиков и водителей специального транспорта / под общ. ред. Э. Г. Сингуринди. – СПб. : Изд-во СПбГПУ, 2003. – 165 с.

215. Психологическое обеспечение профессиональной деятельности: учеб. пособие / С. А. Боровикова, Т. П. Водолазская, М. А. Дмитриева, Л. Н. Корнеева; Ред. Г. С. Никифоров; СПбГУ. – СПб. : Изд-во СПбГУ, 1991. – 152 с.

216. Психология адаптации и социальная среда: современные подходы, проблемы, и перспективы / отв. ред. Л. Г. Дикая, А. Л. Журавлев. – М. : Изд-во «Институт психологии РАН», 2007.

217. Психология личности : хрестоматия : в 2-х т. Т. 2. / сост. Д. Я. Райгородский.– Самара: Изд. дом «Бахрах-М», 1999. – 544 с.

218. Психология. Словарь / под общ. ред. А. В. Петровского, М. Г. Ярошевского. – 2-е изд., испр. и доп. – М. : Политиздат, 1990. – 494 с.

219. Психофизиологический отбор кандидатов на обучение профессии водителей автотранспортных средств : метод. пособие / Ю. И. Виноградов, Л. А. Артамонова, А. В. Бушухин, В. Н. Лапченко. – Л. : НИИ профтехобразования, 1991. – 90 с.

220. *Пуни А. Ц.* Методы психологических исследований в спорте / А. Ц. Пуни // Спортивная психология в трудах отечественных ученых : хрестоматия. – СПб. : Питер, 2002. – С. 275–279.

221. *Романова Е. С.* Механизмы психологической защиты. Генезис, функционирование, диагностика / Е. С. Романова, Л. Р. Гребенникова. – Мытищи, 1996. – 144 с. : ил.

222. *Романов А. Н.* Автотранспортная психология / А. Н. Романов. – М. : Академия, 2002. – 224 с.

223. *Рябинова Е. Н.* Адаптивная система персонифицированной профессиональной подготовки студентов технических вузов : автореф. дис. … д-ра пед. наук / Е. Н. Рябинова. – Тольятти, 2010. – 44 с.

224. *Сагатовский В. Н.* Основы систематизации всеобщих категорий / В. Н. Сагатовский. – Томск, 1973.

225. *Сальников А. А.* О критериях качества подготовки водителей как индикаторах достижения задач федеральной целевой программы по повышению безопасности дорожного движения / сборник 9-й международной конференции «Организация и безопасность дорожного движения в крупных городах». СПб., 23-24 сентября 2010 г. – СПб. : СПбГАСУ, 2010. – С. 453–456.

226. *Селезнев В. Н.* Психологическое обеспечение деятельности корабельных специалистов в особых условиях службы : дис. … д-ра психол. наук: 19.00.14 / В. Н. Селезнев. – М. : Воен. ун-т, 1997. – 366 с.

227. *Сергеев С. Ф.* Инженерная психология и эргономика : учеб. пособие / С. Ф. Сергеев. – М. : НИИ школьных технологий, 2008. – 176 с.

228. *Сивак А. Н.* Психологическое обеспечение успешности учебно-профессиональной деятельности курсантов вузов МВД России : дис. … канд. психол. наук : 19.00.06 / А. Н. Сивак. – СПб. : СПбУ МВД России, 2004. – 194 с.

229. *Сидоренко Е. В.* Тренинг влияния и противостояния влиянию / Е. В. Сидоренко. – СПб. : Речь, 2007. – 256 с. : ил.

230. *Сингуринди Э. Г.* Автомобильный спорт : учебник для вузов. Ч. 1. / Э. Г. Сингуринди. М. : ДОСААФ, 1982. – 304 с.

231. *Сингуринди Э. Г.* Автомобильный спорт : учебник для вузов. Ч. 2. / Э. Г. Сингуринди. М. : ДОСААФ, 1986. – 384 с.

232. *Сингуринди Э. Г.* Авторалли / Э. Г. Сингуринди. – М. : ДОСААФ, 1978. – 285 с.

233. *Сингуринди Э. Г.* Антиципация в структуре специальной скоростной подготовки автогонщиков-раллистов/ Э. Г. Сингуринди // Теория и практика физической культуры. – М., 1981. – № 6. – С. 15–18.

234. *Сингуринди Э. Г.* Организационные основы и специальные требования к мерам безопасности в тренировочном процессе в автомобильном спорте : метод. рекомендации / Э. Г. Сингуринди. – Л. : ЛТА, 1988. – 19 с.

235. *Скороходова Н. Ю.* Психологическое обеспечение деятельности учителя по развитию школьников как субъектов учения : дис. … д-ра психол. наук : 19.00.03 / Н. Ю. Скороходова. – Тверь. : ТГУ, 2002. – 313 с.

236. *Скрыпников А. В.* Транспортная психология : уч. пособие для вузов / А. В. Скрыпников. – Воронеж : Воронежская госуд. лесотехн. академия, 2004. – 283 с.

237. *Смирнов Ю. И.* Анализ и проектирование условий труда (эргономические аспекты) / Ю. И. Смирнов. – Харьков : Гуманитарный центр, 2012. – 292 с.

238. Современная практическая психология / М. К. Тутушкина [и др.] ; под ред. М. К. Тутушкиной. – М. : Академия, 2005.

239. *Соловьёва Е. А.* Об опыте работы лаборатории психологических исследований при СПбГАСУ в сфере безопасности дорожного движения / Е. А. Соловьёва, Ю. Ю. Голубихина // Человек и транспорт. Психология. Экономика. Техника : материалы I Международной научно-практической конференции. Санкт-Петербург. 14-16 сентября 2010 г. – СПб. : Петербургский ун-т путей сообщения, 2010. – С. 302–306.

240. *Соловьёв В. Ю.* Психологические условия личностно-профессионального развития специалистов профессий социотехнического типа : дис. … канд. психол. наук : 19.00.13 / В. Ю. Соловьёв. – М., 2011. – 175 с.

241. *Стрелков Ю. К.* Инженерная и профессиональная психология : учеб. пособие / Ю. К. Стрелков. – М. : Российское психологическое общество, 1999. – 196 с.

242. *Стреляу Я.* Индивидуальный стиль и сила нервной системы / Я. Стреляу, А. Краевски // Психофизиологические вопросы становления профессионала / под ред. К. М. Гуревича. – М. : Советская Россия, 1974. – С. 176 –185

243. *Суходольский Г. В.* Инженерно-психологическая экспертиза дорожно-транспортных происшествий / Г. В. Суходольский. – Харьков : Гуманитарный центр, 2006. – 156 с.

244. *Теплов Б. М.* Проблемы индивидуальных различий / Б. М. Теплов. – М., 1961. – 250 с.

245. *Тищенко Н. Д.* Естественная и социальная адаптация человека : дис. … канд. филос. наук : 09.00.11 / Н. Д. Тищенко. – Чита, 2012. – 164 с.

246. *Толочек В. А.* Стили профессиональной деятельности / В. А. Толочек. – М. : Смысл, 2000. – 200 с.

247. *Усольцева И. В.* Психологические основы безопасного управления транспортным средством / И. В. Усольцева. – М. : Академия, 2009. – 180 с.

248. *Утлик В. Э.* Социально-психологические условия предупреждения конфликтов в дорожном движении : автореф. … канд. психол. наук : 19.00.05 / В. Э. Утлик. – М., 2006.

249. *Феденко Н. Ф.* Морально-психологическая устойчивость / Н. Ф. Феденко // Тыл и снабжение советских ВС – М., 1980. – № 7. – С. 22–25.

250. *Фетискин Н. П.* Системное исследование монотонии в профессиональной деятельности : автореф. дис. … д-ра психол. наук / Н. П. Фетискин. – СПб., 1993.

251. *Филимоненко Ю. И.* Показатели успешности психической саморегуляции / Ю. И. Филимоненко // Вестник ЛГУ. Экономика. Философия. Право. – Л., 1982. – № 23. – С. 78–80.

252. *Хромова А. С.* Особенности и развитие эмоциональной устойчивости будущих работников правоохранительных органов в процессе обучения : дис. … канд. психол. наук / А. С. Хромова. – Иркутск, 2008. – 197 с.

253. *Цыганков Э. С.* 120 приемов контрварийного вождения / Э. С. Цыганков. – М. : Ринол Классик, 2009. – 320 с.

254. *Цыганков Э. С.* Высшая школа водительского мастерства / Э. С. Цыганков. – М. : Академкнига, 2002. – 358 с.

255. *Цыганков Э. С.* Профессиональная подготовка водителей автобусов, маршрутных такси и минивэнов / Э. С. Цыганков. – М. : Эксмо, 2008. – 256 с.

256. *Цуладзе М. И.* Учимся управлять автомобилем. Книга для тех, кто учит, и тех, кто учится / М. И. Цуладзе. – СПб., 2012. – 167 с.

257. *Чебыкин А. Я.* Исследование эмоциональной устойчивости и психологические средства ее формирования у спортсменов / А. Я. Чебыкин, Л. М. Аболин // Психологический журнал. – 1984. – Т. 5. – № 4. – С. 83–89.

258. *Чернышева Л. Г.* Психологические детерминанты профессионального становления педагогов по физической культуре : автореф. дис. … д-ра психол. наук / Л. Г. Чернышева. – СПб., 2007. – 60 с.

259. *Чернышева Л. Г.* Психологическое обеспечение профессионально-личностного развития педагога по физической культуре как предмет научных исследований / Л. Г. Чернышева // Современные проблемы науки и образования. Психологические науки. – 2007. – № 1. – С. 137–142.

260. *Чудновский В. Э.* Нравственная устойчивость личности: Психологическое исследование. – М. : Педагогика, 1981. – 208 с.

261. *Чухно А. Г.* Психологическое обеспечение личностно-ориентированного образования в педагогическом училище : дис. … канд. психол. наук : 19.00.07 / А. Г. Чухно. – Ростов/нД. : РГПУ, 1999. – 182 с.

262. *Хатояма К.* Управление транспортом в крупном мегаполисе (на примере Москвы) / К. Хатояма // Вестник Московского университета. Сер. 24. Менеджмент. – 2010. – № 1. – С. 112–138.

263. *Хекхаузен Х.* Мотивация и деятельность / Х. Хекхаузен. – М. : Педагогика, 1986. – 406 с.

264. *Шевкиев Б. А.* Психологическое обеспечение личностно-развивающегося образования в техническом колледже : дис. … канд. психол. наук : 19.00.07 / Б. А. Шевкиев. – Ставрополь : Северокавказский гос. технич. ун-т. – 2004. – 178 с.

265. *Шевчук Л. Е.* Медико-психологическое обеспечение военно-профессиональной деятельности морских пехотинцев: в связи с задачами профилактики нарушений психической адаптации : дис. … канд. психол. наук : 19.00.04 / Л. Е. Шевчук. – СПб. : СПб. научно-иссл. психоневрологический ун-т им. В. М. Бехтерева, 2001. – 240 с.

266. *Шевчук М. Ю.* Социально-психологическое обеспечение профилактики конфликтности военнослужащих срочной службы : дис. … канд. психол. наук : 19.00.05 / М. Ю. Шевчук. – М. : Рос. гос. социальный ун-т, 2005. – 228 с.

267. *Шеломова Т. В.* Социально- психологическое обеспечение деятельности менеджера : дис. … канд. психол наук : 19.00.05 / Т. В. Шеломова. – М. : Моск. открытый социальн. ун-т, 2001. – 147 с.

268. *Шленков А. В.* Психологическое обеспечение профессиональной подготовки сотрудников Государственной противопожарной службы МЧС России: концепция, принципы, технологии : дис. … д-ра психол. наук : 05.26.03 / А. В. Шленков. – СПб., 2010. – 394 с.

269. *Шлыкова Н. Л.* Психологическая безопасность субъекта профессиональной деятельности : дис. … д-ра психол. наук : 19.00.03 / Н. Л. Шлыкова. – М., 2004. – 332 с.

270. *Юлкин Е. С.* Психологическое сопровождение профессиональной подготовки автоводителей : автореф. дис. … канд. психол. наук / Е. С. Юлкин. – Тверь, 2012. – 18 с.

271. *Яковлева Р. А.* Индивидуальный подход в процессе летной подготовки : дис. … канд. психол. наук / Р. А. Яковлева. – СПб., 1992. – 160 с.

272. *Якупов А. М.* Природа опасности и наука «Безопасность систем и человека» / А. М. Якупов // Жизнь. Безопасность. Экология. – 2006. – № 1-2. – С. 324–381.

273. *Якупов А. М.* Психолого-педагогические аспекты формирования транспортной культуры населения / А. М. Якупов // Жизнь и безопасность. – 1999. – № 1. – С. 175–181.

274. *Якупов А. М.* Система непрерывного формирования транспортной культуры школьников / А. М. Якупов // Вестник ЮУрГУ, Сер. «Образование. Здравоохранение. Физкультура». – 2006. – Вып. 9. – № 16 (71). – С. 238–242.

275. *Якупов А. М.* Транспортная культура школьников и проблемы ее формирования / А. М. Якупов // Основы безопасности жизнедеятельности. – 2007. – № 9. – С. 48–53.

276. *Baloguna S. K.* Psychosocial factors influencing aggressive driving among commercial and private automobile drivers in Lagos metropolis / S. K. Baloguna, N. A. Shengea, S. E. Samuel // The Social Science Journal. – 2012. – Vol. 496. – P. 83–89.

277. *Berdoulata E.* Driving anger, emotional and instrumental aggressiveness, and impulsiveness in the prediction of aggressive e and transgressive driving / E. Berdoulata, D. Vavassorib, M. T. Muñoz Sastrea // Accident Analysis & Prevention. – 2013. – Vol. 50. – P. 758–767.

278. *Fleiter J. F.* How do other people influence your driving speed? Exploring the «who» and the «how» of social influences on speeding from a qualitative perspective / J. F. Fleiter, A. Lennon, B. Watson // Transportation Research Part F : Traffic Psychology and Behaviour. – Jan. 2010. – Vol. 13, Is. 1. – P. 49–62.

279. *Leandro M.* Young drivers and speed selection: A model guided by the Theory of Planned Behavior / M. Leandro // Transportation Research Part F : Traffic Psychology and Behaviour. – May 2012. – Vol. 15, Is. 3. – P. 219–232.

280. *Lobanova J.* Psycological Factors Influencing Creation of Individual Driving Style Characteristics and Efficiency of Instructing on Practical Vehicle Driving / J. Lobanova // World Applied Sciences Journal. – 2013. – № 23 (7). – P. 883–886.

281. *Miller G.* Driving styles among young novice drivers– The contribution of parental driving styles and personal characteristics / G. Miller, O. Taubman – Ben-Ari // Accident Analysis & Prevention. – 2010. – Vol. 42. P. 558–570.

282. *Milesa D. E.* Aggressive driving behaviors: are there psychological and attitudinal predictors? / D. E. Milesa, G. L. Johnson // Transportation Research Part F : Traffic Psychology and Behaviour. – May 2013. – Vol. 18. – P. 1–10.

283. *Møller M.* The relationship between leisure time and driving style in two groups of male drivers /M. Møller, S. B. Sigurðardóttir // Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. – 2009. – Vol. 12. – P. 462–469.

284. *Özkana T.* What causes the differences in driving between young men and women? The effects of gender roles and sex on young drivers' driving behaviour and self-assessment of skills / T. Özkana, T. Lajunenb // Transportation Research Part F : Traffic Psychology and Behaviour. – July 2006. – Vol. 9, Is. 4. – P. 269–277.

285. *Paavera M.* Preventing risky driving: A novel and efficient brief intervention focusing on acknowledgement of personal risk factors / M. Paavera, D. Eensoob, K. Kaasikb, M. Vahta, J. Mäestuc, J. Harroa // Accident Analysis & Prevention. – Jan. 2013. – Vol. 50. – P. 430–437.

286. *Rosenbloom T.* Risk perception of driving as a function of advanced training aimed at recognizing and handling risks in demanding driving situations / T. Rosenbloom, A. Shahar, A. Elharar, O. Danino // Accident Analysis & Prevention. – March 2008. – Vol. 40, Is. 2. – P. 697–703.

287. *Santosoa G. A.* The influence of number of passengers and music genre on driving speed of young adult angkot drivers / G. A. Santosoa, D. Maulinaa, C. Adystiaa, T. P. Oeib // Transportation Research Part F : Traffic Psychology and Behaviour. – May 2012. – Vol. 15, Is. 3. – P. 219–232.

288. *Scott-Parker B.* Understanding the psychosocial factors influencing the risky behaviour of young drivers / B. Scott-Parker, B. Watson1, M. J. King2 // Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. – 2009. – Vol. 12. – P. 470–482.

289. *Taubman – Ben-Ari O.* Driving styles and their associations with personality and motivation / O. Taubman – Ben-Ari, D. Yehiel // Accident Analysis & Prevention. – 2012. – Vol. 45. – P. 416–422.

290. *Thomas F. D.* Fresh Look at Driver Education in America / F. D. Thomas, R. D. Blomberg, L. Donald, D. L. Fisher // Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration. – April 2012. – 96 p.

291. *Wonga I. Y.* The relationship between cognitive ability, insight and self-regulatory behaviors: Findings from the older driver population / I. Y. Wonga, S. S. Smitha, K. A. Sullivanb // Accident Analysis & Prevention. – Nov. 2012. – Vol. 49. – P. 316–321.

292. *Bena E.* Psychologie a Fyziologie Ridice / E. Bena, I. Hoshovec, I. Stikar. – Praha, 1962. [Русский перевод «Психология и физиология шофера». Транспорт, 1965.]

293. *Pawlikowska H.* Metodyka i Techika Badan Psychotiziologicznej Przydatmosci Zawodowej Kierowcow Pojazdow Mechznicznych / H. Pawlikowska, J. Karczewska // Zeszyty Naukowe. Osrodka Badan Transportuw samochowego. – Warszawa, 1964.

294. *Vytich K. N.* The Role of Phisician and Psychologist in traffic Safety / K. N. Vytich // Traffic Enginnering and Control. – 1936. – № 11.

295. Организационный фактор в системе управления безопасностью полетов / Валерий Балясников // Aviation Explorer. – 7.08.2014. – URL: http://www.aex.ru/docs/4/2014/8/7/2091/

296. – URL: http://aseno.ru/page/page/66

297. Сайт АНО НМЦ подготовки водителей. – URL: www.anonmc.ru/content/meleti

298. Сайт «Безопасность дорожного движения в Ленинградской области». – URL: http://bdd-lenobl.ru

299. *Соломин В. П.* Психологическая безопасность : учеб. пособие / В. П. Соломин, О. В. Шатровой, Л. А. Михайлов, Т. В. Маликова. – М.: Дрофа, 2008. – URL: http://bookap.info/psywar/solomin_psihologicheskaya_bezopasnost/gl4.shtm

300. – URL: http://cabinet.ru

301. *Богданов М. В.* Развитие профессионально-важных качеств водителей автотранспорта средствами и методами подготовки спортсменов-автогонщиков : автореф. дис. … канд. пед. наук / М. В. Богданов. – СПб., 2010. – 16 с. – URL: http://diss.lesgaft/spb.ru

302. *Лобанова Ю. И.* К вопросу о необходимости проведения дифференцированного обучения вождению автомобиля / Ю. И. Лобанова // Вестник БПА. – Вып. 85. – С. 33–35. – URL: http://dis.podelise.ru (26/07/2013)

303. *Стрелков Ю. К.* Инженерная и профессиональная психология : учеб. пособие / Ю. К. Стрелков. – М. : Российское психологическое общество, 1999. – 196 с. – URL: http://ru.convdocs.org (11/07/2013)

304. Сайт «Инструктор по вождению». – URL: www.gazu.ru

305. Курс по адаптации к городскому вождению. – URL: http://kharkov.ukrfirm.ru/kurs-po-adaptatsii-k-gorodskomu-vozhdeniyu-harkov-avtoshkola-pc254067598.htm (дата обращения :10.04.2015)

306. Сайт по культуре вождения. – URL: http://www.mayorov.com/auto/culture/index.html

307. Сайт МВД РФ. – URL: http://www.mvd.ru

308. Таллинские программы подготовки водителей – ноябрь 2014. – URL: www.mnt

309. *Богданов М. В.* Развитие профессионально-важных качеств водителей автотранспорта средствами и методами подготовки спортсменов-автогонщиков : автореф. дис. … канд. пед. наук / М. В. Богданов. – 2010. – 16 с. – URL: http://nauka-pedagogika.com/pedagogika-13-00-04/dissertaciya-razvitie-professionalno-vazhnyh-kachestv-voditeley-avtotransporta-sredstvami-i-metodami-podgotovki-sportsmenov-avtogonsch

310. *Чернышева Л. Г.* Психологические детерминанты профессионального становления педагогов по физической культуре : автореф. дис. … д-ра психол. наук / Л. Г. Чернышева. – СПб., 2007. – 60 с. – URL: http://nauka-pedagogika.com/psihologiya-19-00-07/dissertaciya-psihologicheskie-determinanty-professionalnogo-stanovleniya-pedagogov-po-fizicheskoy-kulture (25/03/2015)

311. *Якупов А. М.* Формирование транспортной культуры школьников : автореф. дис. … д-ра пед. наук : 13-00-01 / А. М. Якупов. – Магнитогорск, 2009. – URL: http://nauka-pedagogika.com/pedagogika-13-00-01/dissertaciya-formirovanie-transportnoy-kultury-shkolnikov

312. *Сарычев А.* О транспортной культуре / А. Сарычев – URL: http://polit.ru/article/2008/07/18/transport/

313. *Гордашников В. А.* Психологическая адаптация / В. А. Гордашников, А. Я. Осин // Образование и здоровье студентов медицинского колледжа. – М. : Изд-во «Академия Естествознания», 2009. – URL: http://rae.ru/monographs/77-2824 (апрель 2015)

314. Приказ министерства образования и науки Российской Федерации от 26 декабря 2013 № 1408 «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий». – URL: http://www.rg.ru/2014/08/01/specvypusk-dok.html

315. *Чернышева Л. Г.* Психологическое обеспечение профессионально-личностного развития педагога по физической культуре как предмет научных исследований / Л. Г. Чернышева // Современные проблемы науки и образования. – 2007. – № 1. – С. 137–142. – URL: http://www.science-education.ru/12-291

316. НОУДО «Школа высшего водительского мастерства – Сертолово». – URL: http://sertolovo.spravkarf.ru/firm/noudo_shkola_vysshego_voditelskogo_masterstva_-_sertolovo

317. – URL: www.spbdrive.ru (2011)

318. – URL: www.vashamashina.ru (2011)

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1

Анкета для пешеходов, имеющих водительское удостоверение

Ответьте на следующие вопросы на тот момент времени, когда вы еще не обучались в автошколе:

1. Оцените степень безопасности собственного поведения на дороге по 10-балльной шкале.

2. Как вы переходили через дорогу на регулируемом перекрестке?

а) переходили только при включении разрешающего сигнала светофора;

б) осматривали дорожную обстановку (нет ли автомобилей, двигающихся направо (налево) и в поперечном направлении), а затем только переходили на зеленый свет;

в) оценивали в большей степени дорожную обстановку, чем ориентировались на сигналы светофора или указания регулировщика.

3. Переходя дорогу на нерегулируемом переходе:

а) вы начинали движение в одиночку;

б) вы начинали движение, когда подойдут люди, чтобы вместе перейти;

в) вы ждали, когда водители сами остановятся.

4. Испытывали ли вы какое-либо напряжение, находясь между двумя направлениями оживленной дороги при переходе нерегулируемого пешеходного перехода?

5. Подвергались ли вы опасности (испытывали ли страх, тревогу за собственную жизнь) в роли пешехода (отметьте ситуации, в которых вы испытывали такие эмоции):

а) при переходе на разрешающий сигнал светофора?

б) при переходе по «зебре»;
в) при движении по проезжей части;
г) при переходе в неположенном месте;
д) при движении по проезжей части, а не по тротуару;
е) в «кармане»;
ж) во дворе дома;
и) на тротуаре;
к) на остановках общественного транспорта.

Ответьте на вопросы, касающиеся вашего дорожного поведения на данный момент времени.

6. Оцените степень безопасности собственного поведения на дороге по 10-балльной шкале.

7. Как вы переходите через дорогу на регулируемом перекрестке?
а) переходите только при включении разрешающего сигнала светофора;
б) осматриваете дорожную обстановку (нет ли автомобилей, двигающихся направо (налево) и в поперечном направлении), а затем только переходите на зеленый свет;
в) оцениваете в большей степени дорожную обстановку, чем ориентируетесь на сигналы светофора или указания регулировщика.

8. Переходя дорогу на нерегулируемом переходе:
а) вы начинаете движение в одиночку;
б) вы начинаете движение, когда подойдут люди, чтобы вместе перейти;
в) вы ждете, когда водители сами остановятся.

9. Испытываете вы какое-либо напряжение, находясь между двумя направлениями оживленной дороги при переходе нерегулируемого пешеходного перехода?

10. Подвергаетесь ли вы опасности (испытываете ли страх, тревогу за собственную жизнь) в роли пешехода (после окончания автошколы):
а) при переходе на разрешающий сигнал светофора;
б) при переходе по «зебре»;
в) при движении по проезжей части;
г) при переходе в неположенном месте;
д) при движении по проезжей части, а не по тротуару;
е) в «кармане»;
ж) во дворе дома;
и) на тротуаре;
к) на остановках общественного транспорта.

11. Носите ли вы светоотражающую одежду, светоотражающие значки (особенно в темное время суток)?

12. В каком году вы получили водительские права?
С какого раза вы сдали теоретический экзамен?
С какого раза вы сдали экзамен по вождению в городе? Брали ли вы дополнительные часы наката?
Пришлось ли вам заплатить за экзамен?

13. Какими видами спорта вы занимались (занимаетесь)?
а) командные виды спорта;
б) единоборства;
в) теннис;
г) гимнастика, фигурное катание, танцы;
д) что-то другое – плавание, горные и беговые лыжи (выберите варианты, которые относятся к вашему индивидуальному опыту).

14. Умеете ли вы управлять мопедом и если да, то имели ли вы опыт участия в дорожном движении в городских условиях?
а) нет;
б) ездил за городом (на даче, в деревне);
в) да, участвовал в дорожном движении в городских условиях.

15. Имеете ли вы опыт управления автомобилем (за городом, на даче):
а) нет;
б) два-три раза пробовал;
в) да, с детства сидел за рулем;
г) ездил много в качестве пассажира без необходимости оценивания обстановки.

16. Увлекались ли вы компьютерными игрушками, такими как:
а) обучающие программы;
б) симуляторы (вождения автомобиля);
в) стрелялки;
г) стратегии;
д) что-то другое.

Приложение 2

Анкета для пешеходов, не имеющих водительского удостоверения

1. Оцените степень безопасности собственного поведения на дороге (как пешехода) по 10-балльной шкале.

2. Где и когда вы изучали Правила дорожного движения?

3. Есть ли в Вашей семье автомобиль?

4. Как вы переходите через дорогу на регулируемом перекрестке?
а) перехожу только при включении разрешающего сигнала светофора;
б) осматриваю дорожную обстановку (нет ли автомобилей, двигающихся направо (налево) и в поперечном направлении), а затем только перехожу на зеленый свет;
в) оцениваю в большей степени дорожную обстановку, чем ориентируюсь на сигналы светофора или указания регулировщика.

5. Переходя дорогу на нерегулируемом переходе:
а) вы начинаете движение в одиночку;
б) вы начинаете движение, когда подойдут люди, чтобы вместе перейти;
в) вы ждете, когда водители сами остановятся.

6. Испытываете ли вы какое-либо напряжение, находясь между двумя направлениями оживленной дороги при переходе нерегулируемого пешеходного перехода? (если да, оцените степень напряжения в баллах по 10-балльной шкале).

7. Умеете ли вы управлять велосипедом и участвовали ли вы в дорожном движении?
а) только в детстве;
б) езжу и сейчас (за городом, на даче);
в) участвую в дорожном движении в городских условиях.

8. Подвергались ли вы опасности (испытывали ли вы страх, тревогу за собственную жизнь) в роли пешехода (отметьте ситуации, в которых вы испытывали такие эмоции):
а) при переходе на разрешающий сигнал светофора;
б) при переходе по «зебре»;
в) при движении по проезжей части;
г) при переходе в неположенном месте;
д) при движении по проезжей части, а не по тротуару;

е) в «кармане»;
ж) во дворе дома;
и) на тротуаре;
к) на остановках общественного транспорта.

9. Носите ли вы светоотражающую одежду, светоотражающие значки (особенно в темное время суток)?
а) да;
б) иногда;
в) нет.

10. Какими видами спорта вы занимались (занимаетесь)?
а) командные виды спорта;
б) единоборства;
в) теннис;
г) гимнастика, фигурное катание, танцы;
д) что-то другое – плавание, горные и беговые лыжи (выберите варианты, которые относятся к вашему индивидуальному опыту).

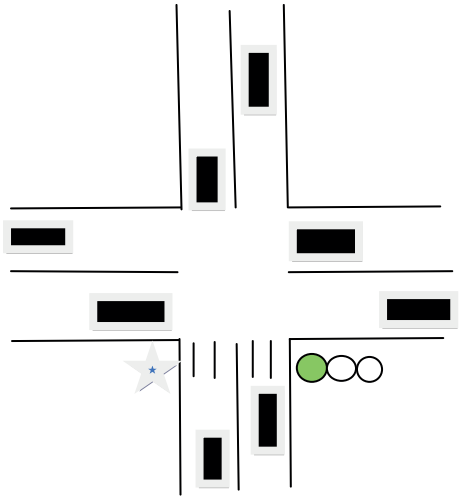
11. Умеете ли вы управлять мопедом и если да, то имели ли вы опыт участия в дорожном движении в городских условиях?
а) нет;
б) ездил за городом (на даче, в деревне);
в) да, участвовал в дорожном движении в городских условиях.

12. Имеете ли вы опыт управления автомобилем (за городом, на даче):
а) нет;
б) два-три раза пробовал;
в) да, с детства сидел за рулем;
г) ездил много в качестве пассажира без необходимости оценивания обстановки.

13. Увлекались ли вы компьютерными игрушками, такими как:
а) обучающие программы;
б) симуляторы (вождения автомобиля);
в) стрелялки;
г) стратегии;
д) что-то другое.

Приложение 3

Задание (дорожно-транспортная ситуация) № 1. Четырехсторонний регулируемый перекресток



Пояснения к заданию № 1 (дорожно-транспортная ситуация № 1).

1. Рассматривается ДТС в России, в большом городе.
2. Дан четырехсторонний перекресток. Движение правостороннее, осуществляется в обоих направлениях.
3. Только что включился зеленый сигнал светофора для пешехода (отмечен на схеме звездочкой) и для ТС, движущихся в горизонтальном направлении.
4. Дополнительного светофора для пешехода нет.
5. Светофор работает без задержки запрещающего сигнала (если в одном направлении красный, то в другом сразу включается зеленый).

Задания к ДТС № 1.

1. Стрелочками (от ТС к траектории движения пешехода) показать направления, в которых возникают опасности для пешехода в том случае, когда он на заданном перекрестке переходит дорогу по пешеходному переходу на зеленый сигнал светофора.
2. Пронумеровать порядок возникновения указанных опасностей при переходе пешехода через дорогу в заданных условиях.
3. Указать в процентах вероятность возникновения каждой из обозначенных опасностей (исходя из личного опыта участия в дорожном движении).

Приложение 4

Задание (дорожно-транспортная ситуация № 2). Многополосная дорога с двухсторонним движением. Нерегулируемый пешеходный переход

Пояснения к дорожно-транспортной ситуации № 2.

1. Многополосная дорога (по 3 полосы в каждом направлении). Нерегулируемый пешеходный переход.
2. Пешеход намерен перейти дорогу по заданному нерегулируемому пешеходному переходу.

Задания к дорожно-транспортной ситуации № 2.

1. Постарайтесь проанализировать свой опыт участия в дорожном движении и сформулировать алгоритм безопасного перехода дороги в заданной ситуации.
2. Можете стрелочками показать гипотетические опасности, угрожающие пешеходу в заданной ситуации.

Приложение 5

Внимание! В настоящее время программа, по которой производится подготовка кандидатов в водители, является краткосрочной и не позволяет обучаемым достичь того уровня подготовки, который бы позволил им осуществлять самостоятельное управление автомобилем на должном уровне безопасности. Частично компенсировать недостаток времени можно за счет индивидуального подхода к обучаемым, что и предполагается проделать в нашей автошколе.

Для внесения изменений в процесс обучения с учетом индивидуально-психологических и личностных особенностей испытуемых вам предлагается для заполнения следующий комплекс вопросов:

1. Умеете ли вы управлять велосипедом и если да, то имеете ли вы опыт участия в дорожном движении в городских условиях?

а) только в детстве;

б) да, езжу и сейчас (на даче, в деревне) (умею управлять велосипедом с …);

в) да, участвовал в дорожном движении в городских условиях.

2. Умеете и вы управлять мопедом и если да, то имеете ли вы опыт участия в дорожном движении в городских условиях?

а) нет;

б) ездил за городом (на даче, в деревне);

в) да, участвовал в дорожном движении в городских условиях.

3. Можете ли вы оценить свое поведение как пешехода как безопасное (чувствуете ли вы себя уверенно):

а) нет;

б) скорее нет (не знаю);

в) да, чувствую себя уверенно.

4. Занимались ли вы (занимаетесь ли) такими видами спорта, как:

а) командные виды спорта;

б) единоборства;

в) теннис;

г) гимнастика, фигурное катание, танцы

(выберите варианты, которые относятся к вашему индивидуальному опыту).

5. Имеете ли вы опыт управления автомобилем (за городом, на даче):

а) нет;

б) два-три раза пробовал;

в) да, с детства сидел за рулем;

г) ездил много в качестве пассажира без необходимости оценивания обстановки (минус 1 балл).

6. Играли ли вы в такие компьютерные игры, как:

а) гонки;

б) стрелялки;

в) обучающие вождению (имитация вождения в городе);

г) какие-то другие.

Ключ. Шкала № 1. Общий уровень подготовки кандидата в водители:

1. а – 0, б – 1, в – 2.
2. а – 0, б – 1, в – 2.
3. а – 0, б – 1, в – 2.
4. а – 1, б – 1, в – 1, г – 1 (за любой из вариантов).
5. а – 0, б – 1, в – 2, г – минус 1 балл.
6. а, б – 1, в – 2, г – ?

Билатеральная проба:

1. определение ведущего глаза (каким глазом вы прицеливаетесь);
2. ведущего уха (к какому уху чаще прикладываете телефон);
3. ведущей руки – какой рукой вы:
   - пишете;
   - режете хлеб;
   - забиваете гвоздь;
   - вдеваете нитку в иголку;
   - держите ложку;
4. ведущей ноги (какая нога у вас толчковая).

Подсчитать ответы по принципу:

Сколько раз встречается: левый – правый – все равно (процентное соотношение).

До 40 % левых – левополушарный.

40–60 % – амбидекстр.

Более 60 % левых – правополушарный.

Приложение 6

Опросник «Стиль вождения» (авторы Ю. И. Лобанова, Л. В. Комкова, Н. Ю. Лебедева, модификация для водителя-любителя)

1. Вы обгоняете только тогда, когда:

а) разрешено правилами и безопасно совершить обгон; б) там, где разрешено, и там, где вы уверены, что можете нарушить безнаказанно; в) везде, где есть такая возможность, особенно когда спешите.

2. Готовясь к поездке по незнакомому маршруту, вы:

а) изучаете карты и (или) обращаетесь к знакомым; б) обращаетесь к знакомым (прежде всего по телефону, по ходу движения по новому маршруту); в) в основном ориентируетесь по знакам, разметке и ситуации.

3. Медкомиссия для вас:

а) это только формальность; б) серьезное мероприятие; в) это только формальность, но за своим здоровьем вы тщательно следите.

4. Если водитель ТС, выезжающего с прилегающей территории, покажет знаками, что хотел бы проехать через пробку на полосу встречного движения, вы:

а) не выпустите его; б) когда как, по ситуации; в) дадите возможность данному ТС завершить маневр.

5. Действия в случае включения желтого сигнала светофора (при движении через перекресток в прямом направлении):

а) как правило, останавливаетесь; б) проезжаете перекресток; в) зависит от ситуации.

6. Готовясь к поездке, особенно по незнакомому маршруту, вы обдумываете детали поездки (где начинать перестраиваться, в какой полосе двигаться и т. д.):

а) да, довольно часто; б) иногда, зависит от ситуации; в) нет.

7. Контролируете ли вы использование ремней безопасности всеми пассажирами, находящимися в вашем автомобиле:

а) да, предпочитаю лично удостовериться, что все пристегнуты; б) обращаю внимание на то, как пристегнут ребенок; в) не контролирую в принципе.

8. Двигаясь по прилегающей территории, вы:

а) всегда пользуетесь поворотниками, чтобы пешеходы и другие автомобилисты могли правильно оценить ваши намерения; б) когда как; в) как правило, не пользуетесь.

9. Реакция на знак «СТОП»:

а) по ситуации; б) всегда останавливаетесь, как того требует знак; в) проезжаете, не обращая внимания на знак.

10. Склонны ли вы двигаться чаще всего в средней полосе (при наличии такой возможности):

а) да, практически всегда; б) часто; в) не можете так сказать, поскольку все время перестраиваетесь или двигаетесь по левой полосе.

11. Осматриваете ли вы автомобиль перед выездом:

а) иногда; б) нет; в) да, регулярно.

12. При парковке автомобиля вы ориентируетесь:

а) на соблюдение правил и обеспечение свободы и безопасности проезда другим ТС (в особенности маршрутным); б) зависит от конкретной ситуации, иногда соблюдение правил невозможно; в) для вас важно занять свободное место недалеко от пункта назначения.

13. При подъезде к пересечению равнозначных дорог:

а) всегда выезжаете первым; б) зависит от ситуации; в) как правило, останавливаетесь и даете возможность проехать другим.

14. Вы, безусловно, заблаговременно перестраиваетесь для выполнения соответствующего маневра:

а) практически всегда; б) чаще всего; в) по ситуации, могу сделать это, и довольно внезапно.

15. Предпочитаете ли вы, управляя автомобилем, выбирать одежду и обувь, подходящие для этого случая (вопрос в особенности важен для женщин):

а) да, выбираю одежду, не сковывающую движений, не путающуюся между педалей, и обувь на плоской подошве или на устойчивом каблуке; б) зависит от ситуации (иногда для вас вопросы имиджа имеют принципиальное значение); в) выбор одежды никак не связан с необходимостью управлять автомобилем.

16. Выезжая в крупные торговые центры, вы предпочитаете выбирать место для стоянки:

а) как можно ближе к выходу из магазина; б) когда как; в) там, где есть больше свободы для маневра.

17. При выезде со второстепенной дороги на главную:

а) всегда уступаете дорогу двигающимся по главной дороге; б) по ситуации; в) проезжаете перекресток первым.

18. При начале движения с места на светофоре вы ориентируетесь:

а) на сигналы основного светофора, дополнительного (для пешеходов) и оценку дорожной ситуации; б) на основной сигнал и оценку ситуации; в) только на сигнал основного светофора.

19. Стараетесь ли вы использовать для перевозки вещей прежде всего багажник и закрепляете ли груз, находящийся в салоне:

а) да, стараюсь пользоваться багажником, а груз закреплять; б) особенно не задумываюсь на эту тему; в) когда как, зависит от ситуации.

20. Вы предпочитаете выбираться для прогулок в центр города:

а) на метро, пешком, на такси; б) когда как; в) только на личном автомобиле.

21. Ваши действия в случае, если на подъезде к перекрестку вы видите мигающий зеленый сигнал светофора (вы намерены двигаться прямо):

а) притормаживаете, чтобы иметь возможность остановиться в соответствии с правилами; б) в зависимости от дорожной ситуации; в) прибавляете газу, чтобы проехать перекресток.

22. Ваши действия при подъезде к перекрестку, где горит запрещающий сигнал светофора:

а) резкое торможение; б) по ситуации (по-разному); в) плавное подтормаживание (чтобы обеспечить безопасную дистанцию и возможность проезда перекрестка без остановки).

23. Пользуетесь ли вы специальными водительскими очками (солнцезащитными, антибликовыми и т. п.), когда управляете автомобилем:

а) нет; б) подумываю об этом (иногда использую обычные солнцезащитные); в) да, использую специальную оптику.

24. Выезжая на дачу, вы производите загрузку автомобиля:

а) как можно ближе к дверям парадной; б) как повезет; в) несу вещи на стоянку.

25. Особенности выполнения левого поворота:

а) предпочитаете «московский левый», особенно когда спешите (движение поперек встречного потока с началом движения на красный сигнал светофора); б) зависит от ситуации; в) всегда уступаете двигающимся навстречу и направо.

26. Хорошо ли вы знаете город, в особенности схемы организации дорожного движения на отдельных перекрестках:

а) хорошо знаете город; б) знаете только определенные маршруты; в) ориентируетесь исключительно по месту и по ситуации.

27. Если бы у вас была возможность выбрать любой автомобиль, какой бы вы предпочли (марку, модель) и почему?

28. Выезжая со стоянки, вы:

а) действуете быстро и уверенно, опираясь на свой опыт; б) зависит от ситуации; в) предпочитаете прибегать к помощи посторонних лиц, используете парктроник или действуете медленно и осторожно.

29. Если вы заметили пробку на кольцевой дороге, вы:

а) стараетесь запастись терпением, чтобы спокойно добраться до конца пробки; б) когда как; в) стараетесь добраться до ближайшего съезда всеми возможными средствами, в том числе двигаясь задним ходом.

30. Оцениваете ли вы дорожную обстановку на значительном расстоянии впереди себя (и, по возможности, сзади), замечая, например, автомобиль на «аварийке» или неправильно припаркованный, перестраивающийся сзади вас автомобиль и т. д.:

а) да, предугадываю и предпринимаю соответствующие действия; б) иногда да; в) нет, как правило, реагирую в последний момент.

31. Увидев пешехода, ступившего на пешеходный переход, вы:

а) вероятнее всего остановитесь, чтобы пропустить его; б) когда как; в) остановитесь только в крайнем случае, когда вероятность наезда очевидна.

32. Подъезжая к стоп-линии, вы:

а) подчас не решаетесь встать между двумя рядом стоящими автомобилями, так как не уверены, что вам хватит места; б) чаще всего выбираете место без проблем; в) всегда точно оцениваете размеры свободного пространства.

33. При подъезде к необорудованному шлагбаумом железнодорожному переезду вы:

а) как правило, останавливаетесь перед знаком «стоп» и оцениваете обстановку; б) оцениваете обстановку в движении; в) проезжаете переезд.

34. Готовясь к поездке, вы:

а) заранее собираете нужные для поездки документы; б) когда как; в) не задумываюсь на эту тему.

35. Увидев маршрутное транспортное средство (автобус, троллейбус), отъезжающее от остановки, вы:

а) вероятнее всего, остановитесь, чтобы пропустить его; б) когда как; в) постараетесь проехать быстрее.

36. Паркуясь рядом с домом между двумя стоящими друг за другом автомобилями, вы:

а) ограничиваетесь минимумом приемов; б) когда как; в) паркуетесь долго и тщательно, используя большое количество приемов.

37. Комфортный скоростной режим (назовите приблизительный интервал):

а) в городе; б) на трассе; в) на магистрали (кольцевой дороге).

38. Готовясь к поездке, вы прикидываете приблизительное время нахождения в пути и выезжаете, имея запас времени:

а) как правило, да; б) когда как; в) не просчитываю такие нюансы.

39. Увидев автомобиль, выезжающий из арки задним ходом (в центре старого города), вы, вероятнее всего:

а) притормозите и остановитесь, чтобы дать возможность этому автомобилю выехать на дорогу; б) когда как; в) постараетесь проехать мимо как можно быстрее (вы ведь не обязаны уступать дорогу автомобилю, выезжающему с прилегающей территории).

40. Опыт ДТП:

а) кол-во – по своей вине; б) обоюдно; в) по чужой вине.

41. Готовясь к важной поездке, вы продумываете:

а) возможность возникновения пробок и «пути отступления»; б) иногда; в) не задумываюсь на эту тему.

42. Двигаясь по кольцевой дороге, приближаясь к развязке и увидев въезжающее на КАД ТС, вы:

а) вероятнее всего, перестроитесь в соседнюю (левую полосу), чтобы дать возможность заезжающему ТС для разгона; б) когда как; в) будете двигаться в том ряду, скорость которого является для вас в данный момент комфортной.

43. Пользуетесь ли вы телефоном, находясь в автомобиле:

а) да, мне всегда необходимо быть на связи; б) в крайних случаях (если часто, то использую соответствующую гарнитуру); в) если необходимо ответить на телефонный звонок, останавливаюсь и перезваниваю.

44. Для вас в поездке главное:

а) как можно быстрее добраться до пункта назначения; б) желательно добраться быстро и без проблем; в) на первом месте для вас безопасность, а время в пути – на втором.

45. Увидев, что водитель следующего за Вами ТС включил поворотники и приступил к обгону, вы:

а) увеличите скорость, чтобы он не мог вас обогнать; б) когда как; в) будете двигаться с той же или меньшей скоростью.

46. Курите ли вы за рулем:

а) не курите (в крайнем случае можете специально остановиться для перекура); б) в редких случаях; в) да, курите, вы – заядлый курильщик.

47. Предпочитаете ли вы пользоваться панорамным зеркалом заднего вида:

а) нет; б) у меня и так хороший обзор; в) да, предпочитаю.

48. Если водитель ТС, двигающегося по соседней полосе, намеревается перестроиться на полосу, по которой двигаетесь вы:

а) вы скорее всего притормозите, позволив ему завершить маневр; б) когда как; в) проигнорируете данное ТС.

49. Часто ли вы, управляя автомобилем, включаете аппаратуру для прослушивания музыки на полную громкость:

а) вы только так и ездите; б) иногда, под настроение; в) практически никогда, разве что можете сделать звук чуть погромче, чем обычно.

50. Проезжая участок дороги, где ведутся дорожные работы, склонны ли вы запомнить особенности организации схемы проезда на этом участке:

а) нет, не придаю значения; б) может быть, но скорее случайно; в) да, стараюсь запомнить.

51. В том случае, если водитель ТС, идущего за вами, включением дальнего света попросит вас уступить ему дорогу, вы:

а) увеличите скорость и останетесь в той же полосе; б) когда как, по настроению; в) постараетесь как можно скорее перестроиться на полосу с менее интенсивным движением.

52. Если вы попали в пробку на загородной трассе, вы стараетесь:

а) запастись терпением, чтобы спокойно доехать до конца пробки; б) бывает по-всякому; в) стараюсь объехать (сократить) пробку по обочине.

53. Могли бы вы навскидку вспомнить участки (3-5 штук) дороги с неправильной (ошибочной) или особой (исключительной, редко встречающейся) организацией дорожного движения:

а) нет; б) если хорошенько подумать, то несколько вспомнить смогу; в) да, легко.

54. В том случае, если водитель идущего впереди ТС двигается слишком медленно, вы:

а) попросите его включением-выключением дальнего света перестроиться на соседнюю полосу; б) когда как; в) будете ждать безопасной возможности для обгона данного ТС.

55. Завершая правый поворот, вы:
а) стараетесь быстрее закончить маневр; б) по ситуации (в том числе стараюсь пропустить пешеходов в движении); в) всегда притормаживаю и готов остановиться, чтобы уступить дорогу пешеходам.

56. Можете ли вы назвать основные (крупные) магазины, торговые центры, кинотеатры, спорткомплексы, которые расположены вдоль дорог, по которым проходит ваш типовой маршрут движения:
а) легко; б) если подумать, то какие-то объекты вспомню; в) нет, смотрю только на дорогу.

57. Если водитель стоящего перед вами ТС замешкался с троганием с места при включении зеленого (разрешающего) светофора сигнала, вы:
а) непременно поторопите его звуком или светом; б) иногда можете и посигналить; в) будете спокойно ждать.

58. Выезжая задним ходом в местах с ограниченной видимостью, вы:
а) выезжаете, опираясь только на свой опыт, страх и риск; б) прибегаете к пункту а) только в случае безвыходной ситуации; в) пользуетесь помощью других лиц или используете парктроник.

59. Пристегиваетесь ли вы ремнем безопасности:
а) всегда; б) когда как; в) нет.

60. Вы переключаете дальний свет на ближний:
а) только если вас об этом неоднократно попросят другие водители; б) при первой же просьбе; в) стараетесь вообще ездить с ближним светом.

61. Вы не ездите на неисправном автомобиле:
а) никогда; б) только в безвыходной ситуации; в) и такое случается.

62. Всегда ли ваш автомобиль полностью оборудован зеркалами:
а) нет; б) да; в) когда как.

63. Двигаясь по прилегающей территории:
а) вы не задумываетесь о скорости движения; б) зависит от ситуации; в) двигаетесь не быстрее предписанной правилами скорости, соблюдая соответствующие меры предосторожности.

64. Для вас чрезмерно утомленное, болезненное или чрезмерно «взвинченное» (напряженное состояние) – причина:
а) чтобы отказаться от поездки на личном автомобиле; б) повод к размышлению на эту тему; в) не проблема.

65. Пользуетесь ли вы ближним светом:
а) всегда; б) когда как; в) только в тех случаях, когда это предписано правилами.

66. Если пешеход задержался на переходе, вы:
а) спокойно дождетесь, когда он закончит движение; б) можете нажатием на педаль газа чуть поторопить его; в) будете использовать все средства, чтобы поторопить его.

67. Прием алкоголя для вас:
а) в любом случае не причина, чтобы отказаться управления автомобилем; б) зависит от ситуации (в том числе дозы принятого алкоголя); в) безусловно, причина, чтобы отказаться от поездки на личном автомобиле.

68. Следите ли вы за чистотой стекол и зеркал:
а) когда как; б) да, всегда; в) нет, не обращаю особого внимания.

69. Если на перекрестке ТС заканчивает разворот или левый поворот под запрещающий сигнал светофора, вы:
а) начнете движение; б) когда как; в) дадите возможность данному ТС завершить маневр.

70. Правила дорожного движения для вас:
а) закон, обеспечивающий прежде всего вашу безопасность; б) установки, которым нужно стараться следовать, но бывают и исключения; в) формальность.

71. Всегда ли у вас в автомобиле стеклоочистители в рабочем состоянии:
а) да; б) когда как; в) не обращаю внимания.

72. Находясь на равнозначном перекрестке, вы:
а) всегда предоставляете возможность другим водителям первыми начать движение; б) по ситуации; в) как правило, проезжаете первым.

73. Знаете ли вы, что такое безопасная дистанция, и стараетесь ли при управлении автомобилем ее обеспечивать:
а) нет, не задумываюсь на эту тему; б) зависит от ситуации; в) да, стараюсь.

74. Техосмотр для вас – это:
а) серьезное мероприятие; б) это только формальность, но автомобиль у меня всегда в исправном состоянии; в) это формальность.

75. Если водитель двигающегося по соседней полосе ТС (в городе) заметил включенные поворотники и дал вам возможность перестроиться, вы:

а) обязательно отблагодарите его включением-выключением аварийной сигнализации; б) когда как; в) просто перестроюсь.

76. Если вы заметили, что в соседней машине плохо закрыта дверь, приоткрыт багажник, спущено колесо или есть любые другие технические неисправности, то вы:

а) поравняетесь с автомобилем, посигналите и укажете на поломку жестом руки; б) по ситуации; в) просто проедете мимо.

77. Если на встречной полосе вы заметили препятствие, которое может привести к дорожно-транспортному происшествию, то вы:

а) переключите ближний свет на дальний, чтобы предупредить водителей, движущихся вам навстречу, об опасности; б) по ситуации; в) ничего не предпримете.

78. На трехполосной дороге стараетесь ли вы занимать правый ряд перед светофором со стрелкой поворота направо, если вам нужно ехать в прямом направлении:

а) никогда; б) иногда; в) я всегда так делаю.

Шкала: Описание типичного маршрута

Опишите ваш типичный маршрут движения (тот, по которому вы ездите чаще всего, например, на работу или навестить родителей) через начальную и конечную точки (улицы).

Назовите приблизительное (вероятное) время в пути (без учета пробок).

Типичная скорость движения.

Количество перестроений (наиболее вероятное) (желательно посчитать, если это предоставляется возможным).

Количество обгонов (желательно подсчитать, если это возможно).

Ключ к опроснику «Стиль вождения» для водителей-любителей (табл. П6).

Таблица П6

Начисление баллов за определенные ответы

Номер вопроса	а	б	в
1	2	1	0
2	2	1	0
3	0	2	2
4	0	1	2

Продолжение табл. П6

Номер вопроса	а	б	в
5	2	0	1
6	2	1	0
7	2	1	0
8	2	1	0
9	1	2	0
10	2	1	0
11	1	0	2
12	2	1	0
13	1	0	2
14	2	1	0
15	2	1	0
16	0	1	2
17	2	1	0
18	2	1	0
19	2	0	1
20	0	1	2
21	2	1	0
22	0	1	2
23	0	1	2
24	2	1	0
25	0	1	2
26	2	1	0
27	Свой вариант ответа		
28	2	1	0
29	2	1	0
30	2	1	0
31	2	1	0
32	0	1	2
33	2	1	0
34	2	1	0
35	2	1	0
36	2	1	0
37	Свой вариант ответа		
38	2	1	0
39	2	1	0
40	Свой вариант ответа		
41	2	1	0

Окончание табл. П6

Номер вопроса	а	б	в
42	2	1	0
43	0	1	2
44	0	1	2
45	0	1	2
46	2	1	0
47	0	1	2
48	2	1	0
49	0	1	2
50	0	1	2
51	0	1	2
52	2	1	0
53	0	1	2
54	0	1	2
55	0	1	2
56	2	1	0
57	0	1	2
58	0	1	2
59	2	1	0
60	0	1	2
61	2	1	0
62	1	2	0
63	0	1	2
64	2	1	0
65	2	0	1
66	2	1	0
67	0	1	2
68	1	2	0
69	0	1	2
70	2	1	0
71	2	1	0
72	2	1	0
73	0	1	2
74	2	1	0
75	2	1	0
76	2	1	0
77	2	1	0
78	2	1	0

Шкала склонности к риску («Безопасность – риск»).
Вопросы: 1, 5, 9, 13, 17, 21, 25, 29, 33, 37, 40, 43, 46, 49, 52, 55, 58, 61, 64, 67, 70, 73.

Шкала «Планирование – импульсивность».
Вопросы: 2, 6, 10, 14, 18, 22, 26, 30, 34, 38, 41, 44, 47, 50, 53, 56.

Шкала «Отношение к средствам активной-пассивной безопасности».
Вопросы: 3, 7, 11, 15, 19, 23, 27, 59, 62, 65, 68, 71, 74.

Шкала «Культура дорожного поведения» для профессионалов».
Вопросы: 4, 8, 12, 31, 35, 39, 42, 45, 48, 51, 54, 57, 60, 63, 66, 69, 72, 75, 76, 77, 78.

Шкала «Уверенность при парковке».
Вопросы: 16, 20, 24, 28, 32, 36.

Приложение 7

Вариант для профессионалов отличается двумя особенностями.

В опросник включены вопросы, формирующие шкалу лжи (при количестве баллов более пяти по этой шкале ответы испытуемого не принимаются).

Шкала «Культура вождения» включает дополнительные вопросы, так как этика делового общения на дороге профессиональным водителям знакома в большей мере, более того, именно они и являются инициаторами и носителями «дорожного» языка общения.

Дополнительные вопросы для профессионалов, включенные в шкалу «Культура вождения»

1. Если вы заметили, что в соседней машине плохо закрыта дверь, приоткрыт багажник, спущено колесо или есть любые другие технические неисправности, то вы:

а) поравняетесь с автомобилем, посигналите и укажете на поломку жестом руки; б) по ситуации; в) просто проедете мимо.

2. Если на встречной полосе вы заметили препятствие, которое может привести к дорожно-транспортному происшествию, то вы:

а) переключите ближний свет на дальний, чтобы предупредить водителей, движущихся вам навстречу, об опасности; б) по ситуации; в) ничего не предпримете.

3. Если участок шоссе сверху присыпан мелким гравием и велика вероятность попадания камней в лобовое стекло, то ваши действия:

а) постараетесь перестроиться на другую полосу (если есть возможность) и максимально снизите скорость; б) по ситуации; в) будете продолжать движение с той же скоростью.

4. Если вы поднимаетесь вверх по склону, стараетесь ли вы не останавливаться слишком близко к впередиидущему автомобилю:

а) всегда; б) когда как; в) всегда стараетесь подъезжать вплотную.

5. Если впередиидущая машина пошла на обгон, спешите ли вы сразу занимать ее место:

а) да; б) по обстоятельствам; в) никогда.

6. На трехполосной дороге стараетесь ли вы занимать правый ряд перед светофором со стрелкой поворота направо, если вам нужно ехать в прямом направлении:

а) никогда; б) иногда; в) я всегда так делаю.

Шкала лжи, включенная в опросник «Стиль вождения» для профессионалов

1. Если вы обещаете что-то сделать, всегда ли вы сдерживаете свои обещания (независимо от того, удобно вам или нет):

а) да; б) нет.

2. Выходите ли вы иногда из себя, злитесь?

а) да; б) нет.

3. Бывают ли у вас мысли, которые вы бы хотели скрыть от других?

а) да; б) нет.

4. Вы иногда сплетничаете?

а) да; б) нет.

5. Вы когда-нибудь опаздывали на свидание или на работу?

а) да; б) нет.

6. Есть ли среди ваших знакомых люди, которые вам явно не нравятся?

а) да; б) нет.

7. Бывает ли, что вы говорите о вещах, в которых не разбираетесь?

а) да; б) нет.

8. Все ли ваши привычки хороши и желательны?

а) да; б) нет.

Приложение 8

Опросник, направленный на изучение индивидуального стиля вождения водителя-профессионала

1. Вы обгоняете только тогда, когда:

а) разрешено правилами и безопасно совершить обгон; б) там, где разрешено, и там, где вы уверены, что можете нарушить безнаказанно; в) везде, где есть такая возможность, особенно когда спешите.

2. Если вы заметили, что в соседней машине плохо закрыта дверь, приоткрыт багажник, спущено колесо или есть любые другие технические неисправности, то вы:

а) поравняетесь с автомобилем, посигналите и укажете на поломку жестом руки; б) по ситуации; в) просто проедете мимо.

3. Готовясь к поездке по незнакомому маршруту, вы:

а) изучаете карты и (или) обращаетесь к знакомым; б) обращаетесь к знакомым (прежде всего по телефону, по ходу движения по новому маршруту); в) в основном ориентируетесь по знакам, разметке и ситуации.

4. Медкомиссия для вас:

а) это только формальность; б) серьезное мероприятие; в) это только формальность, но за своим здоровьем вы тщательно следите.

5. Если водитель ТС, выезжающего с прилегающей территории, покажет знаками, что хотел бы проехать через пробку на полосу встречного движения, вы:

а) не выпустите его; б) когда как, по ситуации; в) дадите возможность данному ТС завершить маневр.

6. Действия в случае включения желтого сигнала светофора (при движении через перекресток в прямом направлении):

а) как правило, останавливаетесь; б) проезжаете перекресток; в) зависит от ситуации.

7. Готовясь к поездке, особенно по незнакомому маршруту, вы обдумываете детали поездки (где начинать перестраиваться, в какой полосе двигаться и т. д.):

а) да, довольно часто; б) иногда, зависит от ситуации; в) нет.

8. Если на встречной полосе вы заметили препятствие, которое может привести к дорожно-транспортному происшествию, то вы:

а) переключите ближний свет на дальний, чтобы предупредить водителей, движущихся вам навстречу, об опасности; б) по ситуации; в) ничего не предпримете.

9. Контролируете ли вы использование ремней безопасности всеми пассажирами, находящимися в вашем автомобиле:

а) да, предпочитаю лично удостовериться, что все пристегнуты; б) обращаю внимание на то, как пристегнут ребенок; в) не контролирую в принципе.

10. Если вы обещаете что-то сделать, всегда ли вы сдерживаете свои обещания (независимо от того, удобно вам или нет):

а) да; б) нет.

11. Двигаясь по прилегающей территории, вы:

а) всегда пользуетесь поворотниками, чтобы пешеходы и другие автомобилисты могли правильно оценить ваши намерения; б) когда как; в) как правило, не пользуетесь.

12. Реакция на знак «СТОП» (движение без остановки запрещено):

а) по ситуации; б) всегда останавливаетесь, как того требует знак; в) проезжаете, не обращая внимания на знак.

13. Склонны ли вы двигаться чаще всего в средней полосе (при наличии такой возможности):

а) да, практически всегда; б) часто; в) не можете так сказать, поскольку все время перестраиваетесь или двигаетесь по левой полосе.

14. Осматриваете ли вы автомобиль перед выездом:

а) иногда; б) нет; в) да, регулярно.

15. При парковке автомобиля вы ориентируетесь:

а) на соблюдение правил и обеспечение свободы и безопасности проезда другим ТС (в особенности маршрутным); б) зависит от конкретной ситуации, иногда соблюдение правил невозможно; в) для вас важно занять свободное место недалеко от пункта назначения.

16. При подъезде к пересечению равнозначных дорог:

а) всегда выезжаете первым; б) зависит от ситуации; в) как правило, останавливаетесь и даете возможность проехать другим; г) пропускаю ТС, приближающееся справа, затем проезжаю сам.

17. Вы, безусловно, заблаговременно перестраиваетесь для выполнения соответствующего маневра:

а) практически всегда; б) зависит от ситуации, могу перестроиться и довольно внезапно; в) чаще всего перестраиваюсь довольно внезапно.

18. Если участок шоссе сверху присыпан мелким гравием и велика вероятность попадания камней в лобовое стекло, то ваши действия:

а) постараетесь перестроиться на другую полосу (если есть возможность) и максимально снизите скорость; б) по ситуации; в) будете продолжать движение с той же скоростью.

19. Предпочитаете ли вы, управляя автомобилем, выбирать одежду и обувь, подходящие для этого случая (вопрос в особенности важен для женщин):

а) да, выбираю одежду, не сковывающую движений, не путающуюся между педалей, и обувь на плоской подошве или на устойчивом каблуке; б) зависит от ситуации (иногда для вас вопросы имиджа имеют принципиальное значение); в) выбор одежды никак не связан с необходимостью управлять автомобилем.

20. Выходите ли вы иногда из себя, злитесь?

а) да; б) нет.

21. Выезжая в крупные торговые центры, вы предпочитаете выбирать место для стоянки:

а) как можно ближе к выходу из магазина; б) когда как; в) там, где есть больше свободы для маневра.

22. При выезде со второстепенной дороги на главную:

а) всегда уступаете дорогу двигающимся по главной дороге; б) по ситуации; в) проезжаете перекресток первым.

23. При начале движения с места на светофоре вы ориентируетесь:

а) на сигналы основного светофора, дополнительного (для пешеходов) и оценку дорожной ситуации; б) на основной сигнал и оценку ситуации; в) только на сигнал основного светофора.

24. Стараетесь ли вы использовать для перевозки вещей прежде всего багажник и закрепляете ли груз, находящийся в салоне:

а) да, стараюсь пользоваться багажником, а груз закреплять; б) особенно не задумываюсь на эту тему; в) когда как, зависит от ситуации.

25. Если вы поднимаетесь вверх по склону, стараетесь ли вы не останавливаться слишком близко к впередиидущему автомобилю:

а) всегда; б) когда как; в) всегда стараетесь подъезжать вплотную.

26. Вы предпочитаете выбираться для прогулок в центр города:

а) на метро, пешком, на такси; б) когда как; в) только на личном автомобиле.

27. Ваши действия в случае, если на подъезде к перекрестку вы видите мигающий зеленый сигнал светофора (вы намерены двигаться прямо):

а) притормаживаете, чтобы иметь возможность остановиться в соответствии с правилами; б) в зависимости от дорожной ситуации; в) прибавляете газу, чтобы проехать перекресток.

28. Ваши действия при подъезде к перекрестку, где горит запрещающий сигнал светофора:

а) резкое торможение; б) по ситуации (по-разному); в) плавное подтормаживание (чтобы обеспечить безопасную дистанцию и возможность проезда перекрестка без остановки).

29. Пользуетесь ли вы специальными водительскими очками (солнцезащитными, антибликовыми и т. п.), когда управляете автомобилем:

а) нет; б) подумываю об этом (иногда использую обычные солнцезащитные); в) да, использую специальную оптику.

30. Бывают ли у вас мысли, которые вы бы хотели скрыть от других?

а) да; б) нет.

31. Выезжая на дачу (за город, на пикник), вы производите загрузку автомобиля:

а) как можно ближе к дверям парадной; б) как повезет; в) несу вещи на стоянку.

32. Особенности выполнения левого поворота:

а) предпочитаете «московский левый», особенно когда спешите (движение поперек встречного потока с началом движения на красный сигнал светофора); б) зависит от ситуации; в) всегда уступаете двигающимся навстречу и направо.

33. Хорошо ли вы знаете город, в особенности схемы организации дорожного движения на отдельных перекрестках:

а) хорошо знаете город; б) знаете только определенные маршруты; в) ориентируетесь исключительно по месту и по ситуации.

34. Если впередиидущая машина пошла на обгон, спешите ли вы сразу занимать ее место:

а) да; б) по обстоятельствам; в) никогда.

35. Если бы у вас была возможность выбрать любой автомобиль, какой бы вы предпочли (марку, модель) и почему?

36. Выезжая со стоянки, вы:

а) действуете быстро и уверенно, опираясь на свой опыт; б) зависит от ситуации; в) предпочитаете прибегать к помощи посторонних лиц, используете парктроник или действуете медленно и осторожно.

37. Если вы заметили пробку на кольцевой дороге, вы:

а) стараетесь запастись терпением, чтобы спокойно добраться до конца пробки; б) когда как; в) стараетесь добраться до ближайшего съезда всеми возможными средствами, в том числе двигаясь задним ходом.

38. Оцениваете ли вы дорожную обстановку на значительном расстоянии впереди себя (и, по возможности, сзади), замечая, например, автомобиль на «аварийке» или неправильно припаркованный, перестраивающийся сзади вас автомобиль и т. д.:

а) да, предугадываю и предпринимаю соответствующие действия; б) иногда да; в) нет, как правило, реагирую в последний момент.

39. Увидев пешехода, ступившего на пешеходный переход, вы:

а) вероятнее всего, остановитесь, чтобы пропустить его; б) когда как; в) остановитесь только в крайнем случае, когда вероятность наезда очевидна.

40. Все ли ваши привычки хороши и желательны?

а) да; б) нет.

41. Подъезжая к стоп-линии (при запрещающем сигнале светофора), вы:

а) подчас не решаетесь встать между двумя рядом стоящими автомобилями, так как не уверены, что вам хватит места; б) чаще всего выбираете место без проблем; в) всегда точно оцениваете размеры свободного пространства.

42. При подъезде к не оборудованному шлагбаумом железнодорожному переезду вы:

а) как правило, останавливаетесь перед знаком «стоп» и оцениваете обстановку; б) оцениваете обстановку в движении; в) проезжаете переезд.

43. Готовясь к поездке, вы:

а) заранее собираете нужные для поездки документы; б) когда как; в) не задумываетесь на эту тему.

44. Увидев маршрутное транспортное средство (автобус, троллейбус), отъезжающее от остановки, вы:

а) вероятнее всего, остановитесь, чтобы пропустить его; б) когда как; в) постараетесь проехать быстрее.

45. Паркуясь между двумя стоящими друг за другом автомобилями, вы:

а) ограничиваетесь минимумом приемов; б) когда как; в) паркуетесь долго и тщательно, используя большое количество приемов.

46. Комфортный скоростной режим (назовите приблизительный интервал):

а) в городе; б) на трассе; в) на магистрали (кольцевой дороге).

47. На трехполосной дороге стараетесь ли вы занимать правый ряд перед светофором со стрелкой поворота направо, если вам нужно ехать в прямом направлении:

а) никогда; б) иногда; в) я всегда так делаю.

48. Готовясь к поездке, вы прикидываете приблизительное время нахождения в пути и выезжаете, имея запас времени:

а) как правило, да; б) когда как; в) не просчитываю такие нюансы.

49. Увидев автомобиль, выезжающий из арки задним ходом (в центре старого города), вы, вероятнее всего:

а) притормозите и остановитесь, чтобы дать возможность этому автомобилю выехать на дорогу; б) когда как; в) постараетесь проехать мимо как можно быстрее (вы ведь не обязаны уступать дорогу автомобилю, выезжающему с прилегающей территории).

50. Опыт ДТП:

а) количество – по своей вине; б) обоюдно; в) по чужой вине.

51. Вы иногда сплетничаете?

а) да; б) нет.

52. Готовясь к важной поездке, вы продумываете возможность возникновения пробок и «пути отступления»:

а); часто; б) иногда; в) не задумываюсь на эту тему.

53. Двигаясь по кольцевой дороге, приближаясь к развязке и увидев въезжающее на КАД ТС, вы:

а) вероятнее всего, перестроитесь в соседнюю (левую полосу), чтобы дать возможность заезжающему ТС для разгона; б) когда как; в) будете двигаться в том ряду, скорость которого является для вас в данный момент комфортной.

54. Пользуетесь ли вы телефоном, находясь в автомобиле:

а) да, мне всегда необходимо быть на связи; б) в крайних случаях (если часто, то использую соответствующую гарнитуру); в) если необходимо ответить на телефонный звонок, останавливаюсь и перезваниваю.

55. Для вас в поездке главное:

а) как можно быстрее добраться до пункта назначения; б) желательно добраться быстро и без проблем; в) на первом месте для вас безопасность, а время в пути – на втором.

56. Увидев, что водитель следующего за вами ТС включил поворотники и приступил к обгону, вы:

а) увеличите скорость, чтобы он не мог вас обогнать; б) когда как; в) будете двигаться с той же или меньшей скоростью.

57. Курите ли вы за рулем:

а) не курите (в крайнем случае можете специально остановиться для перекура); б) в редких случаях; в) да (курю всегда при возникновения такой потребности).

58. Предпочитаете ли вы пользоваться панорамным зеркалом заднего вида:

а) нет; б) у меня и так хороший обзор; в) да, предпочитаю.

59. Если водитель ТС, двигающегося по соседней полосе, намеревается перестроиться на полосу, по которой двигаетесь вы:

а) вы, скорее всего, притормозите, позволив ему завершить маневр; б) когда как; в) проигнорируете данное ТС.

60. Часто ли вы, управляя автомобилем, включаете аппаратуру для прослушивания музыки на полную громкость:

а) вы только так и ездите; б) иногда, под настроение; в) практически никогда, разве что можете сделать звук чуть погромче, чем обычно.

61. Вы когда-нибудь опаздывали на свидание или на работу?

а) да; б) нет.

62. Проезжая участок дороги, где ведутся дорожные работы, склонны ли вы запоминать особенности организации схемы проезда на этом участке:

а) нет, не придаю значения; б) может быть, но скорее случайно; в) да, стараюсь запомнить.

63. В том случае, если водитель ТС, идущего за вами, включением дальнего света попросит вас уступить ему дорогу, вы:

а) увеличите скорость и останетесь в той же полосе; б) когда как, по настроению; в) постараетесь как можно скорее перестроиться на полосу с менее интенсивным движением.

64. Если вы попали в пробку на загородной трассе, вы стараетесь:

а) запастись терпением, чтобы спокойно доехать до конца пробки; б) бывает по всякому; в) стараюсь объехать (сократить) пробку по обочине.

65. Могли бы вы навскидку вспомнить участки (3-5 штук) дороги с неправильной (ошибочной) или особой (исключительной, редко встречающейся) организацией дорожного движения:

а) нет; б) если хорошенько подумать, то несколько вспомнить смогу; в) да, легко.

66. В том случае, если водитель впередиидущего ТС двигается слишком медленно, вы:

а) попросите его включением-выключением дальнего света перестроиться на соседнюю полосу; б) когда как; в) будете ждать безопасной возможности для обгона данного ТС.

67. Завершая правый поворот, вы:

а) стараетесь быстрее закончить маневр; б) по ситуации (в том числе стараюсь пропустить пешеходов в движении); в) всегда притормаживаю и готов остановиться, чтобы уступить дорогу пешеходам.

68. Можете ли вы назвать основные (крупные) магазины, торговые центры, кинотеатры, спорткомплексы, которые расположены вдоль дорог, по которым проходит ваш типовой маршрут движения:

а) легко; б) если подумать, то какие-то объекты вспомню; в) нет, смотрю только на дорогу.

69. Если водитель стоящего перед вами ТС замешкался с трогании с места при включении зеленого (разрешающего) светофора сигнала, вы:

а) непременно поторопите его звуком или светом; б) иногда можете и посигналить; в) будете спокойно ждать.

70. Выезжая задним ходом в местах с ограниченной видимостью, вы:

а) выезжаете, опираясь только на свой опыт, страх и риск; б) прибегаете к пункту а) только в случае безвыходной ситуации; в) пользуетесь помощью других лиц или используете парктроник.

71. Есть ли среди ваших знакомых люди, которые вам явно не нравятся?

а) да; б) нет.

72. Пристегиваетесь ли вы ремнем безопасности:

а) всегда; б) когда как; в) нет.

73. Вы переключаете дальний свет на ближний:

а) только если вас об этом неоднократно попросят другие водители; б) при первой же просьбе; в) стараетесь вообще ездить с ближним светом.

74. Можете ли вы сесть за руль неисправного автомобиля (имея неисправности, при которых эксплуатация автомобиля ПДД запрещена):

а) никогда; б) только в безвыходной ситуации; в) могу.

75. Всегда ли ваш автомобиль полностью оборудован зеркалами:

а) нет; б) да; в) когда как.

76. Двигаясь по прилегающей территории:

а) вы не задумываетесь о скорости движения; б) зависит от ситуации; в) двигаетесь не быстрее предписанной правилами скорости, соблюдая соответствующие меры предосторожности.

77. Для вас чрезмерно утомленное, болезненное или чрезмерно «взвинченное» (напряженное состояние) – причина:

а) чтобы отказаться от поездки на личном автомобиле; б) повод к размышлению на эту тему; в) не проблема.

78. Пользуетесь ли вы ближним светом:
а) всегда; б) когда как; в) только в тех случаях, когда это предписано правилами.

79. Если пешеход задержался на пешеходе, вы:
а) спокойно дождетесь, когда он закончит движение; б) можете нажатием на педаль газа чуть поторопить его; в) будете использовать все средства, чтобы поторопить его.

80. Прием алкоголя для вас:
а) в любом случае не причина, чтобы отказаться от управления автомобилем; б) зависит от ситуации (в том числе от дозы принятого алкоголя); в) безусловно, причина, чтобы отказаться от поездки на личном автомобиле.

81. Бывает ли, что вы говорите о вещах, в которых не разбираетесь?
а) да; б) нет.

82. Следите ли вы за чистотой стекол и зеркал:
а) когда как; б) да, всегда; в) нет, не обращаю особого внимания.

83. Если на перекрестке ТС заканчивает разворот или левый поворот под запрещающий сигнал светофора, вы:
а) начнете движение; б) когда как; в) дадите возможность данному ТС завершить маневр.

84. Правила дорожного движения для вас:
а) закон, обеспечивающий прежде всего вашу безопасность; б) установки, которым нужно стараться следовать, но бывают и исключения; в) формальность.

85. Всегда ли у вас в автомобиле стеклоочистители в рабочем состоянии:
а) да; б) когда как; в) не обращаю внимания.

86. Находясь на равнозначном перекрестке (особенно в случае, когда у всех есть помеха справа), вы:
а) всегда предоставляете другим водителям первыми начать движение; б) по ситуации; в) как правило, проезжаете первым.

87. Стараетесь ли вы при управлении автомобилем обеспечивать безопасную дистанцию?
а) нет, не задумываюсь на эту тему; б) зависит от ситуации; в) да, стараюсь.

88. Техосмотр для вас – это:
а) серьезное мероприятие; б) это только формальность, но автомобиль у меня всегда в исправном состоянии; в) это формальность.

89. Если водитель двигающегося по соседней полосе ТС (в городе) заметил включенные поворотники и дал вам возможность перестроиться, вы:
а) обязательно отблагодарите его включением-выключением аварийной сигнализации; б) когда как; в) просто перестроюсь.

Используемые в тексте сокращения

ДД – дорожное движение.
ТС – транспортное средство.
АПК – аппаратно-программный комплекс.
ДТП – дорожно-транспортное происшествие.
ОБДД – организация безопасности дорожного движения.
ПДД – правила дорожного движения.
ПВК – профессионально важные качества.
ОДД – организация дорожного движения.
ДС – дорожная ситуация.
АТС – автотранспортное средство.
СМД – субъективная модель действительности.
СМДС – субъективная модель дорожной ситуации.
ЗУН – знания, умения, навыки.
ВАДС – водитель – автомобиль – дорога – среда.
ТК – транспортная культура.
ДТС – дорожно-транспортная ситуация.
ДС – дорожная ситуация.
ЭУ – эмоциональная устойчивость.
ПУ – профессиональная устойчивость.
ППУ – профессиональная психологическая устойчивость.
ДП – дорожное поведение.
ИБДД – институт безопасности дорожного движения.
в/у – водительское удостоверение.

Оглавление

Введение 4

Глава 1. Психология вождения в контексте безопасности дорожного движения 7

1.1. Актуальность исследования адаптации человека к процессу вождения 7

1.2. Вождение как деятельность, поведение, общение и стилевая характеристика 30

1.3. Факторы, влияющие на адаптацию к обучению вождению и эффективность подготовки водителей 71

1.4. Психологические особенности водителя с высоким уровнем надежности деятельности. Выбор критериев для ведения психодиагностики кандидатов в водители. Проблемы адаптации к процессу вождения 75

1.5. Психология мастера производственного обучения как личности, педагога и водителя 96

1.6. Учебный процесс, его компоненты и факторы, имеющие значение для адаптации к процессу обучения вождению 110

Глава 2. Цели, задачи, методы, выборка, этапы эмпирического исследования стиля вождения и психологических факторов, влияющих на успешность адаптации человека к процессу вождения 119

2.1. Постановка проблемы 119

2.2. Цели и задачи исследования 121

2.3. Гипотезы исследования 122
2.4. Методы исследования и обработки данных 125
2.5. Создание и апробация опросника «Стиль вождения» 127
2.6. Выборка эмпирического исследования (в привязке к этапам) ... 143

Глава 3. Эмпирическое исследование факторов, влияющих на успешность адаптации человека к вождению 146
3.1. Эмпирическое исследование влияния подготовленности ученика к отдельным подвидам водительской деятельности на скорость адаптации к процессу обучения вождению и успешность адаптации к вождению в целом 146
3.2. Эмпирическое исследование компенсационной-адаптирующей роли отдельных характеристик стиля вождения и факторов, предопределяющих их формирование 183
3.3. Эмпирическое исследование факторов, предопределяющих формирование отдельных характеристик стиля вождения и его общую безопасность, эффективность и гармоничность 202
3.4. Определение направлений коррекционной работы по адаптации человека к процессу вождения на основе результатов эмпирического и теоретического исследований 217

Глава 4. Концепция психологического обеспечения безопасного вождения 219
4.1. Психология вождения как база концепции обеспечения безопасного вождения 220
4.2. Концепция психологического обеспечения безопасного автовождения 225
4.3. Этапы и объекты обеспечения безопасного вождения 237
4.4. Возможности и направления работы по коррекции стиля вождения 246
4.5. Психологическое сопровождение подготовки мастеров производственного обучения 255

4.6. Цель, условия и основные принципы психологического сопровождения подготовки участников дорожного движения (водителей) 265

Список литературы 267

Приложения 289

Используемые в тексте сокращения 322

Научное издание

Лобанова Юлия Игоревна

ПСИХОЛОГИЯ БЕЗОПАСНОГО АВТОВОЖДЕНИЯ

Монография

Редактор В. А. Преснова
Корректор М. Б. Воронкова
Компьютерная верстка В. Е. Королевой

Подписано к печати 31.10.16. Формат 60×84 1/16. Бумага офсетная.
Усл. печ. л. 15,4. Тираж 500 экз. Заказ 152. «С» 57.
Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет.
190005, Санкт-Петербург, 2-я Красноармейская ул., д. 4.
Отпечатано на ризографе. 190005, Санкт-Петербург, ул. Егорова, д. 5/8, лит. А.

ДЛЯ ЗАПИСЕЙ

ДЛЯ ЗАПИСЕЙ