

## Поведение водителя при управлении автомобилем

Казерский В.В.

Научный руководитель Сажин А.Ю.

Белорусский национальный технический университет

В поведении человека при управлении автомобилем и в обычной его жизни много общего. Это показывают и результаты исследований, и просто житейские наблюдения. Действительно, человек управляет автомобилем так же, как он живет, проявляя при этом и черты своего характера, и состояние, в котором он находится, и отношение к другим, себе, автомобилю, и многое другое.

Бельгийские исследователи предложили три шкалы оценки личностных качеств водителя. Первая шкала имеет два противоположных полюса: реализм и эгоцентризм. Характер поведения эгоцентричного водителя во многом зависит от того, какие намерения и суждения приписывает он другим участникам движения. Обычно он считает, что другие угрожают ему, и поэтому сам ведет себя агрессивно, стараясь таким образом запугать окружающих.

Эгоцентричный водитель любит, чтобы его замечали и восхищались им. Реалистичный водитель при выборе своих действий обычно руководствуется требованиями сложившейся обстановки, при этом не стремится кого-то запугать или унизить. Он любит не только водить автомобиль, но копаться в нем. Безусловно, реалистичный водитель значительно безопаснее, чем эгоцентричный.

Вторая шкала оценивает степень независимости водителя. Те, кто имеет высокую оценку по этой шкале, обычно высоко ценят свободу, которую дает им автомобиль. Они не чувствуют потребности точно соблюдать правила, в особенности скоростные режимы, при выборе решения больше ориентируются на свои собственные оценки, чем на внешние требования. Водители, обладающие меньшей степенью независимости, придают значительно большее значение правилам, даже если не понимают их содержания. Они стремятся к безопасности через повиновение. Авторы считают, что независимый водитель, не восприимчивый к правилам, опасен, но с другой стороны, он быстрее и лучше приобретает опыт вождения, чем зависимый.

Третья шкала оценивает уровень напряжения при управлении автомобилем. Высокая степень напряжения характеризует водителей, повышенно внимательных к тому, что происходит вокруг них, легко раздражающихся и быстро утомляющихся. Оптимальная степень напряжения соответствует спокойному водителю. Он расслаблен, менее чувствителен к опасности,

полностью осознает свои возможности, но при этом не становится равнодушным и беспечным.

По мнению разработчиков шкалы оценок, опасность вождения резко повышается, если водитель агрессивен, если он не способен сочетать умение подчиняться правилам с реальной оценкой окружающей обстановки, если уровень его внимательности слишком высок или, наоборот, очень низок.

Исследование, проведенное в Нью-Йоркском университете, показало, что агрессивные, нетерпеливые, импульсивные, сердитые и безответственные водители попадают в происшествия чаще, чем другие водители с таким же стажем. Было выделено пять опасных психологических состояний человека: 1) негативизм; 2) импульсивность; 3) неуязвимость; 4) склонность к риску; 5) внешняя зависимость.

**Негативист** отвергает любую попытку управления им со стороны других, склонен игнорировать любые правила.

**Импульсивный** действует под влиянием сиюминутного желания, не думая о последствиях.

**Неуязвимый** считает, что ничего плохого с ним случиться не может, а происходит только с другими.

**Для склонного к риску** характерно постоянное стремление к самоутверждению в опасных поступках.

**Внешне зависимый** считает, что его действия не могут изменить ход событий.

Согласно одной из психологических теорий, в каждом человеке таятся три начала. Условно их можно назвать Ребенок, Родитель и Взрослый. Эстонский исследователь Григорий Удуйнги считает, что поведение человека при управлении автомобилем во многом зависит от того, какое из этих начал играет в данный момент ведущую роль. Если в водителе проснулся Ребенок, то его действия становятся импульсивными, а сам он повышенно чувствителен к своей персоне и легко поддается плохому настроению. Например, боясь застрять под красным сигналом светофора, резко нажимает на газ, проезжая на желтый, а нередко и на красный свет. Любой обгон рассматривает как личное оскорбление. Может быть в зависимости от настроения очень вежлив и приветлив либо груб и зол на весь мир. Его легко рассердить, после чего он начинает вымещать свое раздражение на других участниках движения. Правила соблюдает только из страха наказания или от хорошего расположения духа. Считает, что за хорошее поведение на дороге должен получить благодарность. Склонен обвинять в своих бедах всех, кроме себя.

Водитель – Родитель чтит закон и превыше всего ставит Правила дорожного движения. Правила для него – настольная книга, он знает их на-

зубок. Читает все комментарии к ним. Больше всего любит четкость и определенность в Правилах, поэтому пытается дать свое объяснение тем пунктам, в которых они отсутствуют. Очень требователен к соблюдению Правил дорожного движения всеми окружающими. Любой промах переживает очень тяжело, в дальнейшем старается его больше никогда не повторить.

Водитель – Взрослый хладнокровен и целеустремлен. Делает только то, что идет на пользу делу, что позволяет достичь цели с наименьшими затратами. При выборе своих действий исходит главным образом из требований окружающей обстановки. Правила дорожного движения рассматривает не как самоцель, а как средство. Если считает возможным, спокойно нарушает их. Хорошо разбирается в неписаных нормах поведения, не сердится на ошибки других. Больше всего не любит бестолковщину, не позволяющую сделать прогноз дальнейшего хода событий. С инспектором обычно не спорит, принимая наказание как должное. Излишне самоуверен, недооценивает опасность и переоценивает свои способности. Это обычно и является причиной происшествий.

На дороге опаснее всего детское начало. Возможно, наиболее безопасно родительское. Однако слишком пунктуальное соблюдение Правил без учета несовершенства отдельных его пунктов и возможных ошибок других участников нередко приводит к происшествию. Взрослый находится где-то между Ребенком и Родителем и лучше каждого из них приспособлен к сложностям и неожиданностям реального движения. Наверно, наилучшим можно считать гармоничное сочетание всех трех начал, когда Родитель, кооперируясь с Взрослым, удерживает Ребенка от ненужных шалостей.

На безопасность движения влияет и отношение к вождению. Попробуем разделить водителей на группы согласно тому, какие скрытые желания руководят ими при управлении автомобилем.

**Независимые.** Удовольствие от вождения связано у них главным образом с ощущением собственной независимости и самостоятельности. Управляя автомобилем, они хотя и отвлекусь от будничного однообразия и неприятностей, всевозможных запретов и ограничений.

**Отчаянные.** Им свойственно наслаждаться движением в опасных и сложных ситуациях. Испытывая границы допустимого риска, они добиваются острых ощущений, как бы играя со страхом

**Спокойные.** Стремятся к вождению без помех и особых осложнений. Им нравится управлять автомобилем в состоянии покоя и даже некоторой расслабленности.

**Испытатели.** Хотят полностью использовать мощность своего автомобиля, получая наибольшее удовольствие, перегоняя и оставляя позади другие автомобили.

**Знатоки.** Наибольшую радость им доставляет преодоление сложных ситуаций, требующих большого умения, Очень любят сравнивать себя с другими водителями по уровню компетентности и способности к управлению автомобилем и убедиться в своих преимуществах. Могут иметь склонность к конкуренции и соперничеству.

**Мастера.** Для них главным является умение ездить хладнокровно, со свежей головой, со знанием дела и соблюдением Правил дорожного движения. При этом, не позволяя другим вовлекать себя в конфликтные ситуации. С точки зрения безопасности движения эта группа самая гармоничная.

***К какой же из этих категорий вы можете себя причислить?***

Отношение к управлению автомобилем определяет стиль вождения, а он, в свою очередь, характер конфликтных ситуаций, в которые попадают водители-носители этих отношений. Отличную почву для возникновения дорожных происшествий создают те, кто воспринимает окружающую обстановку через призму своих эгоистических желаний и потребностей. Для них существует только один вопрос: мешают ли другие осуществлению моих желаний?

Вот типичная ситуация. Допустим, что водителя группы отчаянных, двигаясь с повышенной скоростью, нагоняет автомобиль, скорость которого несколько меньше. Отчаянный недоволен, ведь ему мешают двигаться с приятной для него скоростью, и вынуждают ехать как все. Он не собирается подавлять быстро увеличивающиеся ростки своего озлобления и начинает беспрестанно мигать фарами и сигналить. Теперь предположим, что впереди него водитель из группы спокойных. Он хочет спокойствия. Надежда на то, что безумный водитель сзади успокоится, не оправдывается, он потихоньку начинает «закипать», теряя последние остатки своего спокойствия. Он резко нажимает на тормоз и включает всю сигнализацию. Что происходит вокруг дуэлянтов, уже перестает их интересовать. Главное, доказать, наказать, отомстить. А между тем дистанция, разделяющая враждующие стороны, не выдерживает никакой критики.

Разобраться в своем отношении к вождению и другим участникам движения не всегда просто, ведь оно обычно носит бессознательный характер. Понаблюдайте за собой при управлении автомобилем как бы со стороны: как вы поступите в различных ситуациях, что чувствуете при этом. Например, испытатели нетерпеливы и плохо переносят вынужденное ожидание; знатоки пытаются подтвердить свое мастерство даже в условиях интенсивного движения, не замечая того, что «спокойные» при этом начинают нервничать; «отчаянные» ищут на дороге свободные участки, на которых они могут полностью использовать возможности автомобиля, и раздражаются, когда другие не освобождают дорогу.

Понять самого себя, мотивы причины своих поступков, эмоций и желаний очень важно. Ведь тогда вы сможете управлять не только автомобилем, но и собой. Осознавшему свое отношение к вождению, станут понятны и опасности, которые с ним связаны.

### **Особенности при движении в темное время суток**

Касперович А.К.

Научный руководитель Сажин А.Ю.

Белорусский национальный технический университет

#### **Движение ночью**

Вообще ночью лучше спать, а не ездить на автомобиле. По крайней мере, такой вывод напрашивается из анализа статистики, согласно которой в темное время опасность совершить наезд на пешего увеличивается в 9 раз, на велосипедиста – примерно в 2,6 раза, на неподвижное препятствие – в 2 раза.

Однако нет такого автомобилиста, которому не приходилось бы хоть иногда ездить ночью.

Все привычное и знакомое днем ночью выглядит совсем по-другому. Там, где при хорошем освещении видно множество деталей, теперь лишь темные силуэты. И нет ничего удивительного, если вы пропустите нужный поворот или заедете не на ту сторону, ведь признаки, позволяющие вам ориентироваться в дорожном движении, стали совсем другими. Днем ваши глаза воспринимают обстановку с помощью расположенных на сетчатке глаза нервных окончаний, называемых колбочками, а ночью основную роль уже играют не они, а другие, называемые палочками. С их помощью можно различить только контуры предмета, а цвет нельзя. Если у вас красный или оранжевый автомобиль, который днем хорошо заметен, то в сумерках и ночью он будет казаться темным. Поэтому включайте габаритные огни при первых признаках начала сумерек. Это относится и к тем, кто имеет автомобили других цветов, в особенности темных: черного, синего, серого.

Сумерки очень коварны. Человеческий глаз различает в них предметы хуже, чем ночью, тогда хоть фары помогают. В сумерках ничего не помогает, кроме снижения скорости и повышения бдительности. Так как сумерки кратковременны, опытные водители часто приурочивают к ним очередной перерыв в движении. Именно в утренние сумерки чаще всего засыпают водители. Это еще один аргумент в пользу остановки для отдыха.

**Как подготовить автомобиль к ночному вождению?** Проверьте все световые приборы. Перед ночной поездкой, а также и несколько раз во время поездки, если она длительная, обязательно проверьте, исправны ли фары, стоп-сигнал, указатели поворотов. Проверьте также, достаточно ли