

О. М. Виходець, Е. О. Кизилова, З. Ю. Слоб'як

Г

ВОДІ

Г

Підручник для учнів професійно-технічних
навчальних закладів

Рекомендовано Міністерством освіти і науки України



Київ
«Педагогічна преса»
2008

Г . ПЖдаШ

ПІІУііІ, ^™і йШКШШ

ББК 39.3-08я722
В54

*Рекомендовано Міністерством освіти і науки України
(лист від 06.05. 2004р. № 1/11-1955)*

Видано державним коштом. Продаж, заборонено

Виходець О. М., Кизилова Е. О., Слоб'як З. Ю.
В54 Культура та етика водіння: Підруч. для учнів проф.-техн.
навч. закл. — К.: Пед. преса, 2008. — 320 с.

І8ВН 978-966-2137-00-2.

Підручник містить навчальний матеріал з предмета «Культура та етика водіння» для підготовки кваліфікованих водіїв у професійно-технічних навчальних закладах України.

Книжку створено на основі практичних досліджень поведінки водіїв у різних дорожніх ситуаціях.

ББК 39.3-08я722

© Видавництво «Педагогічна преса». Усі права захищено. Жодні частина, елемент, ідея, композиційний підхід цього видання не можуть бути скопійованими чи відтвореними в будь-якій формі та будь-якими засобами - ні електронними, ні фотомеханічними, зокрема ксерокопіюванням, записом чи комп'ютерним архівуванням, - без письмового дозволу видавця.

© О. М. Виходець, Е. О. Кизилова,
З. Ю. Слоб'як, 2008

© Художнє оформлення. Видавництво
«Педагогічнапреса», 2008

І8ШШ 978-966-2137-00-2

ЗМІСТ

<i>Передмова</i>	5
Розділ I. ОСНОВИ КУЛЬТУРИ ВОДІННЯ	
§1. Поняття культури водіння.....	8
§2. Водій, його інтелект і типові риси характеру.....	12
§3. Стиль і манера їзди.....	18
Розділ II. ПСИХОЛОГІЯ УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ	
§4. Типи водіїв за психологією і темпераментом.....	34
§5. Психофізіологічні особливості водіїв.....	44
§6. Суб'єктивізм.....	55
§7. Культура відносин між водієм та інспектором ДАІ.....	59
§8. Манера спілкування між учасниками дорожнього руху.....	71
Розділ III. ДОРОЖНІЙ ЕТИКЕТ	
§9. Стереотипи учасників руху та їх рольова поведінка ..	83
§10. Емоції та уважність водія.....	94
§11. Поведінка водіїв у конфліктних ситуаціях.....	102
§12. Гармонійність у дорожньому русі та культура водія.....	111
§13. Елементи антикультури.....	118
§14. Економічний аспект культури.....	149
§15. Причини страху водіїв і способи його подолання ..	155
§16. Егоїзм.....	160
§17. Зухвалість і нахабство.....	167
§18. Медичний аспект культури.....	173
§19. Культура руху пішоходів.....	193
§20. Культура руху велосипедистів і водіїв мопедів.....	205
§21. Виховання в дітей культури дорожнього руху.....	214
§22. Культура водіння автобуса.....	221
§23. Взаємодопомога водіїв.....	229
§24. Помилки водіїв.....	242
§25. Професійний портрет водія високої культури.....	254
<i>висновки</i>	262

Розділ І\ ТЕСТОВІ ЗАВДАННЯ

Тестові завдання для перевірки знань.....	266
Відповіді на тестові завдання —————	287

Розділ \ ДІЛОВІ П РИ

Підвищення рівня культури водіння.....	291
Показники культури водіння.....	296
Діти — учасники дорожнього руху.....	300
Культура водіїв таксі.....	303
Потреба в навчанні.....	308

ДОДА ІТШ

Види адміністративних порушень, розмір штрафу та інші стягнення.....	314
Література.....	318

ПЕРЕДМОВА

Ситуація на автошляхах України протягом останнього десятиріччя істотно змінилась і продовжує інтенсивно змінюватись. Дороги і вулиці міст, що мають здебільшого недостатню пропускну спроможність, наповнюються потужними автомобілями, які мають добру маневреність, швидкий розгін і різке гальмування.

Життя йде вперед, і сьогодні для безпечного автомобільного руху вже недостатньо знати теоретичні положення Правил дорожнього руху (ПДР). Викладачі автошкіл і водії дедалі більше усвідомлюють потребу в підвищенні культури водія, що є основою додержання цих Правил. Щоб оволодіти культурою водіння, необхідно вивчати досвід інших, осмислювати його й реалізовувати на практиці.

Значно зменшилася кількість інспекторів Державної автодорожньої інспекції (ДАІ) і погіршилася підготовка водіїв. В автошколах України кожного року навчається понад 1 млн водіїв. ДАІ не спроможна забезпечувати порядок на дорогах, і водії часто нехтують згаданими правилами, що свідчить про низьку культуру водіння.

Антикультура дорожнього руху набула такого характеру, що почала негативно впливати на загальну національну культуру, адже всі ми — і водії, і пішоходи є учасниками дорожнього руху. Тому слід сформувати інтерес до проблеми культури водіння.

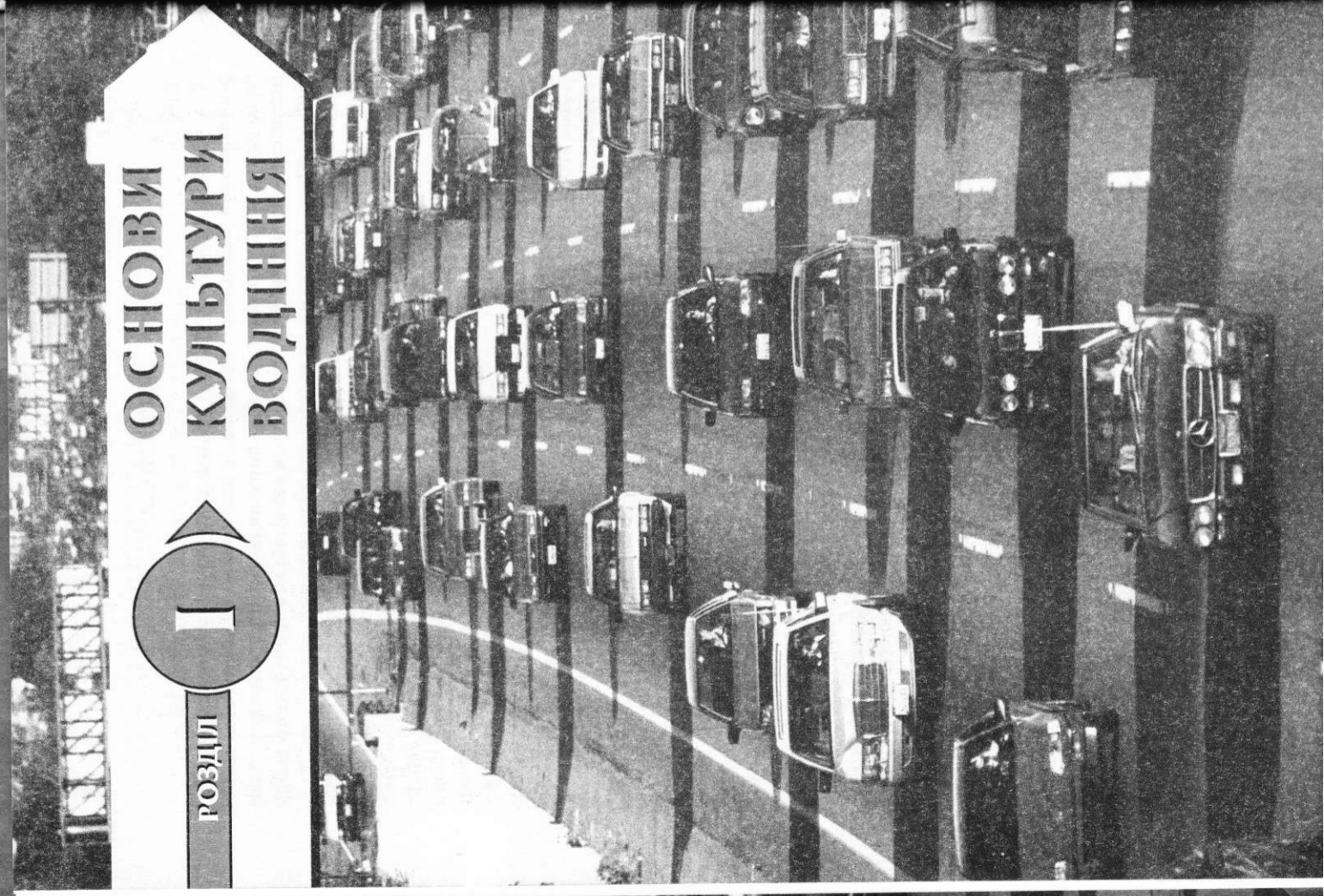
Є три методи навчання культури водіння: теоретичне навчання, засвоєння досвіду, вишколювання. Вишколюванням сьогодні деякою мірою займається ДАІ.

Доцільним є самостійне вивчення літератури з цього питання. В основі культури водіння — такі важливі положення:

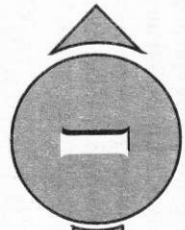
- нікому, ніколи, у будь-яких умовах не створювати ризиків;
- нікому, ніколи, у будь-яких умовах не створювати ніяких незручностей;
- спокійно ставитись до недостатніх технічних можливостей автомобілів партнерів по дорожньому руху;
- обережно ставитись до автомобілів, за кермом яких сидять літні чоловіки, жінки, інваліди, курсанти автошкіл;
- надавати безкоштовну допомогу на дорозі;
- суворо дотримуватися ПДР у будь-яких умовах;
- допомагати ДАІ та міліції.

Оволодіння культурою водіння значно зменшить кількість дорожньо-транспортних пригод, поліпшить морально-психологічний стан учасників дорожнього руху, а також підвищить рівень загальної національної культури.

Бажаємо успіхів!



**ОСНОВИ
КУЛЬТУРИ
ВОДІННЯ**



**РОЗДІЛ
I**



ПОНЯТТЯ КУЛЬТУРИ ВОДІННЯ

Культура водіння — це не тільки свідоме додержання Правил дорожнього руху (ПДР), а й наявність складної системи різних якостей, що охоплюють моральні риси, освіту, духовні потреби, естетику зовнішнього вигляду водія і його автомобіля, уміння поводитись. Формування культури в водія відбувається не тільки в результаті виховної роботи інспекторів ДАІ та викладачів автошколи. Істотне значення має також і самовиховання.

Виховання культури водіння — одна з важливих соціальних проблем. Це виховання полягає в тому, щоб добитися єдності внутрішнього стану водія і зовнішнього його виявлення. Внутрішній стан — це мета, наміри, орієнтири, зовнішнє їх виявлення — безпосередні дії і результати. До них належать акуратність водіння, точність, тактовність у поводженні з іншими водіями та працівниками органів МВС. Ці риси характеру потрібно виховувати.

Безумовно, головне — це внутрішня культура водіїв. Вона визначає стиль їзди, ставлення до своїх колег та свого автомобіля, а також правильну поведінку в критичних ситуаціях, коли необхідно швидко прийняти рішення і запобігти аварії, травматизму. Невід'ємними елементами внутрішньої культури во-

§1. *Поняття культури водіння*

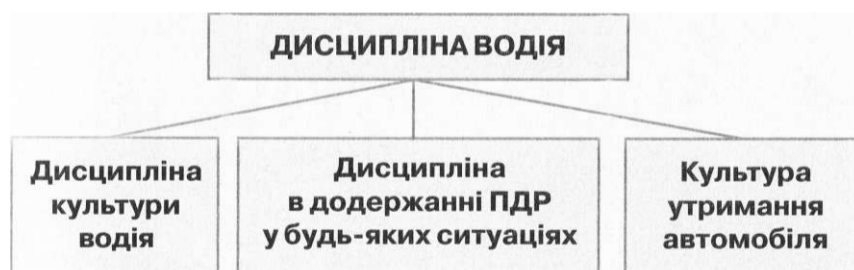
дія мають бути гуманність, безкорисливість, елементарний вияв турботи про незнайомих водіїв і пішоходів, які потрапили в біду. На жаль, якщо водій зник з місця пригоди, залишивши на проїжджій дорозі людину, яка потребує негайної медичної допомоги; якщо за буксирування технічно несправного авто вимагають непомірну суму; якщо за надання допомоги в місцях, де буксують автомобілі, вимагають негайної оплати — усе це свідчить про наявність серйозних проблем у вихованні внутрішньої культури як водіїв, так і пішоходів.

Формування внутрішньої і зовнішньої культури водія немислиме без систематичного ознайомлення з новинками технічної літератури для автомобілістів. Це сприяє розширенню його кругозору, збагаченню досвіду, появі нових інтересів. Читання журналів викликає яскраві враження, переживання. Серед численних видань на території СНД варто виділити: «За рулем», «Сигнал», «Автомобильный транспорт». Журнал «Зарулем» — один із найпопулярніших, видається з 1928 р., містить такі цікаві рубрики, як «Техніка», «Досвід експлуатації», «Ми й автомобілі», «Клуб автоаматорів», де висвітлюються питання поведінки і культури водіїв.

Темпи збільшення кількості автомобілів, особливо у великих містах, досить високі, висока й організація дорожнього руху. Проте рівень розвитку культури водіння не відповідає завданням сьогодення.

Складові дисципліни водія

Схема



Під культурою водіння слід розуміти суворе додержання ПДР, наявність позитивних аспектів у сфері комунікабельності водія, а також доброзичливого морально-психологічного клімату серед його партнерів у процесі руху автотранспорту.

Найважливішим елементом культури водія є його дисципліна. Дисципліна водія має кілька складових, які є нерівнозначними. Водій високої культури не вступатиме в перепалку з інспекторами дорожньо-патрульної служби безпеки руху, не їздитиме на брудному, немитому автомобілі.

Під дисципліною культури водія розуміють систематичне навчання, розвиток і контроль своїх здібностей і можливостей, доброзичливе поводження з усіма учасниками дорожнього руху, у тому числі і в аварійних ситуаціях.

До недавнього часу керування дорожнім рухом здійснювалося через удосконалення Правил дорожнього руху. Створювалися сучасні технічні засоби регулювання дорожнього руху, розроблялись і встановлювались системи автоматичного управління. Водночас відбувалось збільшення кількості дорожніх знаків. Усі ці заходи не привели до істотного зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод.

Підвищення культури водія сприятиме скороченню дорожнього травматизму, зменшенню кількості інспекторів на дорогах.

Відомо, що головними характеристиками особистості водія є його кваліфікація, знання і додержання Правил дорожнього руху і культури водіння. Усі три чинники є невід'ємними, доповнюють один одного. Не може бути високої культури водіння без глибокого знання Правил дорожнього руху, так само як і високої кваліфікації з низькою культурою водія.

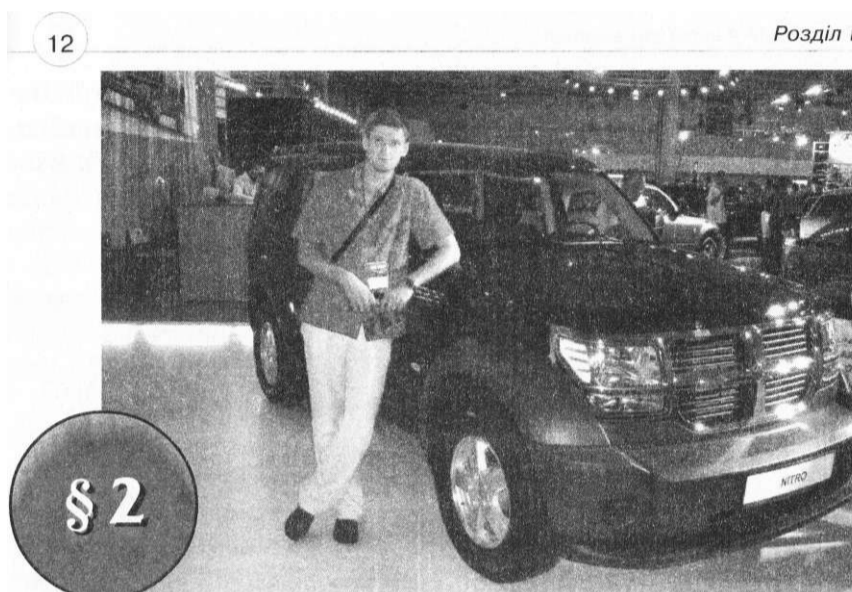
§ 1. *Поняття культури водіння*

Таким чином, з удосконаленням технічних характеристик автотранспорту, його розвитком, із зростанням пасажирських і вантажних перевезень виникає потреба і в підвищенні культури водіння.



Запитання і завдання для самоконтролю

1. Як ви розумієте дисципліну водіння та які її основні ознаки?
2. Назвіть складові дисципліни водія.
3. Дайте визначення поняття культури водія.
4. Які основні ознаки культури водія?
5. Дайте визначення поняття дисципліни культури водія.
6. Охарактеризуйте внутрішній і зовнішній аспекти культури водія.
7. Які є головні культурологічні характеристики особистості водія?
10. Які методи підвищення культури водіння ви знаєте?



§ 2

ВОДІЙ ЙОГО ІНТЕЛЕКТ І ТИПОВІ РИСИ ХАРАКТЕРУ

ТП одій — це наділена духовним началом особистість, яка "управляє транспортним засобом і несе безпосередню відповідальність за свої вчинки і непрямую відповідальність за вчинки партнерів по дорожньому руху.

Його соціальне оточення під час дорожнього руху — це водії, пішоходи, а також інспектори ДАІ, які підтримують правопорядок на дорогах.

Безпечний рух на дорогах залежить від інтелекту особистості, що виявляється під час управління автомобілем. Можна сказати, що **інтелект водія** автотранспортного засобу виражається в його спроможності чітко і точно відображати в своїй свідомості рух автомобілів в обох напрямках, стан дорожнього покриття, освітлення, дорожні знаки і розмітку, аналізувати все це і на основі аналізу вести машину в оптимальному режимі, гарантуючи високу безпеку собі й іншим.

Якості інтелекту водія:

ясність розуму. Це чіткість і щирість думки, відсутність заплутаності. Досягається завдяки спокою і впевненості у своїх професійних діях;

§ 2. Водій, його інтелект і типові риси характеру

*> логічність дій. Суворі послідовність операцій в управлінні автомобілем;

>> вдумливість. Здатність контролювати роботу двигуна, ходової частини, звертати увагу на появу сторонніх шумів, тріску, стукоту;

г широта мислення. Здатність враховувати можливості свого автомобіля, зважаючи на стан дороги;

а гнучкість. Здатність швидко змінити параметри руху в разі виникнення на дорозі непередбачених обставин (загальмувати або взяти різкий розгін);

^ оригінальність. Новий стиль водіння, що має індивідуальні ознаки;

" критичність. Здатність аналізувати свою поведінку під час дорожнього руху і робити для себе правильні висновки.

Високий інтелект водія доповнюється наполегливістю, витримкою, сміливістю, чуйністю.

Характер водія, як і кожної людини, складається із сукупності позитивних і негативних рис. Спочатку розглянемо позитивні, враховуючи, що вони тісно пов'язані між собою.

ГІДНІСТЬ

Грунтується на самоповазі, змушує вірити у свої сили та в технічні можливості свого автомобіля. Такий водій не буде припинюватись і терпіти образи й навряд чи образить іншого. Він ніколи не дозволить собі відстоювати свою точку зору за допомогою неформальної, вульгарної лексики. Не дає легковажних обіцянок. Якщо інспектор ДАІ замість покарання обмежується зауваженням, то він може бути упевненим у тому, що його довіра реально поцінується, і надалі такий водій вживе всіх заходів, щоб не повторити помилки.

СКРОМНІСТЬ

Виявляти скромність — це означає вимогливо ставитись до себе і своєї поведінки. На жаль, психологія водія така, що коли він робить помилки, то вважає, що їх повинні йому прощати, а гарні вчинки — негайно відзначати.

Скромний водій їде спокійно, намагається нікого не обганяти, не демонструє технічну перевагу свого автомобіля. У спілкуванні з партнерами не нав'язує своїх поглядів і волі, але послідовно намагається переконати в правильності думок, принципово

ставиться до недоліків інших, водночас щадить їхні почуття. Такий водій ніколи не стане лестити співробітнику ДАІ або власнику розкішної іномарки.

ПРИРОДНІСТЬ

У кожного з нас багато недоліків. І всі ми переконані, що ці недоліки незначні. Та вже в перші хвилини контакту складається враження про характер співрозмовника, його деякі позитивні і негативні якості. Краще бути чесним і правдивим, щоб вас могли реально сприйняти.

НАЇВНІСТЬ

Здебільшого зумовлюється відсутністю життєвого досвіду. Водій, який порушив Правила дорожнього руху і намагається пояснити інспекторові ДАІ, що він чогось не помітив, діє неприродно, часом по-дитячому.

ТАКОВНІСТЬ

Це вміння поводитись і під час руху автомобіля, і на зупинках, і під час паркування, а також спілкуватись з працівниками міліції. Це розуміння водієм усього того, що може завдати іншому прикrostі. Емоційний вплив радості може також призвести до непередбачених наслідків. Тактовність водія полягає в тому, що він намагається запобігти ситуації, що зумовлює ніяковість. Наприклад, якщо ви маєте намір перешикуватись у правий ряд, а вас намагаються обігнати справа — звільняйте дорогу, хоч це й суперечить Правилам дорожнього руху.

Тактовність потребує, щоб водій не втручався в чужі справи. Ніколи не втручайтесь в розмову кого-небудь з інспектором ДАІ, навіть якщо ви є свідком події. Вам дадуть змогу висловитись, якщо це буде необхідно.

Перед тим як обговорювати манеру або стиль їзди інших водіїв, необхідно критично оцінити свою поведінку за кермом.

Водії різні за характером, віком, освітою, суспільним становищем. Тактовність зобов'язує не показувати своєї переваги. Необхідно пристосовуватися до будь-яких обставин, зживатися з дорожньою ситуацією та її учасниками, що мають інший менталітет. Тактовний водій не поводитьсь розв'язно, не звертається до інших на «ти», не демонструє своєї ворожості. Він намагається не виявляти зайвої цікавості, не ста-

вить запитань, які не стосуються справи, не підглядає через плече інспектора ДАІ до протоколу, щоб швидше дізнатись, що він там пише. Непристойно безцеремонно розглядати навколишніх, дорікати людям із фізичними вадами, наприклад водіям-інвалідам.

Негативні риси бувають виражені явно і неявно. Явно виражені здебільшого в людей з обмеженим світоглядом. Серед них на першому місці — егоїсти.

ЕГОЇЗМ

Це елемент моральності. Наприклад, водій не визнає правил суспільної поведінки, вважаючи, що тільки він один квапить-ся, порушує Правила дорожнього руху, інколи навіть у присутності інспектора ДАІ.

ЗАЗДРІСТЬ

Нерідко дорогі іномарки викликають заздрість у власників старих автомобілів, які не спроможні придбати сучасну комфортабельну машину. Можна також позаздрити манері швидкої їзди, спритному маневруванню в потоці, що здебільшого властиве молодим, малодосвідченим водіям. Почуття заздрості адекватне досаді на самого себе, що підсилюється благополуччям та успіхами іншого. Із заздрістю несумісна релігійність.

ДОГІДНИЦТВО

Це підслесливе, послужливе ставлення, яке часто супроводжується підлецуванням. Звичайно властиве водіям, винним у дорожньо-транспортній пригоді. Іноді така людина опускається до підлабузництва, якщо для свого виправдання вдається до неправди. Догідництво і підлабузництво огидні самі по собі і викликають зневагу в інших людей.

Характерні риси особистості водія можуть виражатись в його настрої. Так, підвищений настрій опромінюється радісними й світлими надіями, перспективами. Такий водій задоволений своїми можливостями, веселий, бадьорий, жвавий, схильний перебільшувати свої сили. Потреба в роботі супроводжується почуттям задоволення.

Багато водіїв перебувають за кермом у збудженому стані. Вони відчують потребу в зайвих рухах, можуть проявляти метушливість, їхня мова характеризується жвавістю.

Деякі водії виявляють загальмованість. їм важко робити деякі рухи, у них розвивається загальна слабкість, з'являється прагнення до малорухливості. Пригноблений стан — наслідок побутових, сімейних і виробничих негараздів, іноді він супроводжується неприємними відчуттями в ділянці серця. У такому стані краще не сідати за кермо.

Жінкам властивий істеричний характер, що доповнюється великою вразливістю. Будь-яке враження набуває емоційного забарвлення, може викликати і сльози, і перебільшену радість. Через недостатню координацію емоцій жінка втрачає здатність керувати собою.

З розмаїття рис характеру водія варто виділити ті, що негативно впливають на культуру водіння. Основні з них: зарозумілість, заздрість, боягузливість, повільність, злість, лихослів'я, жорстокість, агресивність, легковажність, безпринципність, хвалькуватість, тупість, лінивість, нахабність, самовдоволеність, запальність, егоїзм/сварливість, цинізм, безвольність, грубість, хитрість, упертість, дратівливість, підступництво.

Водіїв із бездоганним характером не буває. У кожного є негативні риси. Людина з дуже поганим характером може мати найвищу техніку водіння, але це не свідчить, що вона має високу культуру водіння. В умовах міст і замських шосе від кожного

водія вимагаються і віртуозна техніка управління автомобілем, і створення умов для безпечного і спокійного пересування усім учасникам дорожнього руху.

Негативні риси характеру водія через стиль і манеру його водіння впливають і на експлуатаційні характеристики (витрата бензину, розмір гальмівного шляху, шин тощо), а також на морально-психологічний клімат учасників дорожнього руху.

Перелік негативних рис характеру наведено для того, щоб кожен водій зміг критично оцінити себе і взяти заходів для самовиховання.



Запитання і завдання для самоконтролю

1. Як ви розумієте інтелект водія та які його основні прояви?
2. Перелічіть якості інтелекту водія.
3. Назвіть позитивні риси характеру,
4. Які негативні риси характеру ви знаєте?



СТИЛЬ І МАНЕРА ЇЗДИ

Під стилем водіння варто розуміти деяку своєрідність та індивідуальність управління автомобілем. Стель водіння не виникає сам по собі: він ґрунтується на стилі мислення. Стель водіння можна визначити як систему таких **формальних правил**:

- > *рівність*. Водії ведуть автомобілі одного класу, однакової потужності та однакові за віком в одному напрямку;
- > *нерівність*. Автомобілі різних класів, різної потужності та різні за віком прямують в одному напрямку;
- > *повторення*. Автомобіль виїжджає на перехрестя на жовте світло, за ним прямує інший, повторюючи маневр, але вже в умовах світла, що забороняє рух;
- > *симетрія*. Учасник дорожнього руху поперемінно їде то в лівому, то в правому ряду;
- > *групова структура*. Зупиняючись, водії не додержують інтервалів між автомобілями, що ускладнює маневрування автомобілів, які перебувають у такій пробці.

Відповідно до сприйняття водіями ситуації можна виділити такі три **стилі**:

- > *гнучкий*. Водій швидко орієнтується під час взаємодії на

дорозі, уміє управляти автомобілем у складних ситуаціях;
 > *негнучкий*. Водій недостатньо розуміє свою поведінку і поведінку партнерів під час руху;

> *інтуїтивний*. Водій довіряє своїй інтуїції, покладаючись при цьому на майстерність партнера під час руху.

Якщо стиль водіння ґрунтується на стилі мислення, то дуже важливою є інтелектуальна діяльність людей, які сидять за кермом. Водночас стиль водіння залежить від особистих можливостей у конкретній ситуації кожного водія. Від особистості водія залежить і **манера водіння**, а саме:

> *повільна їзда*. Властива людям літнього віку на старих малопотужних моделях автомобілів;

> *швидка їзда*. Властива водіям, незалежно від їхнього віку, які сидять за кермом сучасних автомобілів, що мають гарну динаміку і здатні швидко розвивати високу швидкість;

^ *обережна їзда*. Притаманна людям, загальмованим у психологічному плані;

> *необережна їзда*. Властива водіям із високою швидкістю психічних процесів.

^ *ризикована їзда*. Притаманна молодим, які не знають ціни аваріям і людським травмам. Так можуть їздити будь-які особистості в стані афекту.

Можуть бути три точки зору на стиль і манеру водіння однієї й тієї самої особи: його власна, співробітників ДАІ, партнерів по дорожньому руху. Безумовно, точка зору співробітників ДАІ є більш принциповою. Сам водій завжди знайде пояснення своїй необережній або ризикованій їзді, що якоюсь мірою виправдує уявлення про культуру водіння, оскільки перелічені вище стилі й манера водіння в чистому вигляді трапляються дуже рідко. Звичайно має місце комбінація. Так, повільна їзда чергується зі швидкою залежно від умов дороги. Або водій повільно пересувається через те, щоб не вдарити машину.

Як правило, стиль водіння виробляється ще в період навчання в автошколі. Багато що залежить від викладачів та інструкторів, які сприяють формуванню стійкої індивідуальності, виробленню навичок водіння, навчають прийомів впливу на партнерів по дорожньому руху, подолання складних ситуацій, способів зняття напруженості.

Будь-який стиль і манера водіння можуть мати своєрідне емоційне забарвлення, зумовлене особливостями водія. Так, водій може пояснювати впертою потребою досягнення якогось пункту шляхом обгону (що необхідно для його самоствердження). Це може бути виявлення доброзичливості (звільнив дорогу, але міг цього не робити); жорстокості (під'їхав дуже близько до автомобіля на підйомі, коли була велика можливість відкату його назад з наступним ударом).

По тому, як водій їде, маневрує, гальмує і розганяється, можна судити про його повагу або зневагу до партнерів по дорожньому руху і до співробітників ДАІ. У кожному маневрі водія повинні виражатися коректність і відповідність дорожнім знакам, розмітці. Те, що молена дозволити собі, пересуваючись польовою дорогою, ні в якому разі не можна допускати під час руху заповненою вулицею.

Дорогий, потужний, із гарним покриттям автомобіль справить негативне враження, якщо його водій виділяється зухвалою манерою їзди і неповагою до інших учасників дорожнього руху. Манера руху залежить і від технічних можливостей автомобіля, і від навичок його водія. Обережний водій намагається їхати з найменшим ризиком. Водночас автомобіль з інжекторним двигуном або з турбонаддувом важко утримувати на малих швидкостях. Якщо автомобіль розвертається посередині вулиці і їде в протилежний бік (навіть якщо це дозволяє знакова обстановка), це викликає роздратування і у водіїв, і в пішоходів. Тому що може спричинити аварійну ситуацію, свідчить про грубість водія. Це результат копіювання автомобільних гонок у детективних фільмах.

Красивою є манера їзди, що властива дисциплінованим водіям, автомобілі яких водночас енергійні в рухах. Проте рух на невеликих швидкостях із безперервним гальмуванням створює враження про млявість людини за кермом. Тому що управління сучасним автомобілем певною мірою автоматизоване, і є системи безпеки. Деякі водії дозволяють собі розслабитися за кермом, знімають руки з кермового колеса або тримають його не на ободі. Крім того, рухаючись, дозволяють собі жестикулювати, безперестанно обертаються до тих, хто сидить позаду, жартують, сміються. Усе це відволікає від дороги, зумовлює неуважність і може призвести до аварії. Така манера їзди є безвідповідальною.

Дорожньо-транспортна пригода може бути наслідком чхання, кашлю, внаслідок чого на 1—2 с втрачається візуальний контроль за машиною і дорогою. У цій ситуації водій з обережною манерою водіння завчасно вживе заходів щодо безпеки руху — зменшить швидкість, пригальмує, почекає в разі проїзду складної ділянки дороги.

Характерною для водіїв є дружелюбна манера. Одним із прикладів її прояву — взаємне вітання водіїв зустрічних автомобілів. Це знак поваги і до водія, і до його автомобіля. Вітання являє собою звичайне помахування рукою. Дружелюбність як манера також виражається і в тому, що зустрічна машина за допомогою далекого світла попереджує про те, що на дорозі несе службу інспектор ДАІ.

Вас зупинив автоінспектор. Він представляється, говорить виразно і коротко. Це державний службовець, він отримує зарплату не за з'ясування взаємин з неуважним водієм, а за виховання у водіїв культури. Чим менше суперечок на дорогах, тим менше співробітників дорожньо-патрульної служби потрібно для підтримки порядку.

Ніхто з водіїв не може стверджувати, що ніколи не порушував Правил дорожнього руху чи правил паркування, незважаючи на, можливо, високий рівень культури водіння. Безумовно, з підвищенням досвіду водіння, із віком людина стає більш обережною. Здава-

лося б, кількість порушень Правил має зменшуватись. На жаль, виходить навпаки, більшість порушників — це чоловіки віком 55—65 років. Причини полягають в тому, що в такому віці погіршується уважність, втрачається гострота реакції, внаслідок чого дорожня інформація сприймається або частково, або із запізненням чи взагалі не сприймається. А молоді водії часто, особливо коли немає перешкод, їздять швидко, хоробро порушуючи ПДР. Багатьом з них нічого не варто перевищити швидкість, проїхати мимо знака «Рух заборонено», припаркуватися біля знака «Зупинку заборонено».

Багатьом водіям порушення ПДР сходять з рук, якщо вони залишилися непоміченими для інспектора ДАІ чи якщо він був зайнятий розмовою з іншим порушником. У недалекому майбутньому ситуація принципово зміниться, коли на вулицях і перехрестях з'являться системи відеонагляду за дорожнім рухом, що документально, у вигляді фотографій, фіксуватимуть і сам факт порушення, і його характер. Тоді призначення покарання за порушення Правил дорожнього руху стане простою формальністю. Але поки що це безпосередні функції інспектора ДАІ. Якщо вас зупинив інспектор, то за службовою інструкцією він негайно викладе суть порушення і визначить покарання. Безумовно, у разі грубого порушення ПДР, яке не зумовлює аварійної ситуації (або ситуації, близької до аварійної), інспектор може зробити зауваження або попередження. При цьому він вправі прочитати невелику нотацію.

Така поведінка інспектора ніколи не викликає заперечень у порушника, звичайно все це вислуховується мовчки і навіть з прихованою подякою за те, що вдалося уникнути покарання. Після цього водій з інспектором розстаються з найкращими побажаннями один одному.

Водій не має права не сплачувати штрафу за порушення ПДР. «Втекти» від штрафу — це не стільки кримінал, скільки показник низької особистої культури. Якщо є закон, його треба виконувати. Закон надає право інспекторам дорожньо-патрульної служби накладати штрафи за невеликі порушення ПДР. Не платити штраф, а намагатися вмовити інспектора — це звичайне нахабство, що завжди засуджувалось. Несплата штрафів спричиняє послаблення соціальної функції держави. Якщо стоїть питання про накладення штрафу (навіть мінімального), вилучення водійського посвідчення, відмітку в талоні, зняття номерних

знаків, водії щосили намагаються відстояти свою точку зору, розв'язати питання будь-яким чином, навіть вдаючись до підкупу міліціонера. При цьому вони допускають такі помилки:

- > забувають, що пред'явлені вимоги зумовлені Законом, і не є суб'єктивними вимогами інспектора;
- > не усвідомлюють, що недодержання ПДР спричиняє хаос на дорозі;
- > не розуміють, що коли інспектор перевищив свої повноваження, його рішення має право змінити керівництво;
- > демонструють, що не мають почуття власної гідності.

Серйозна людина повинна не тільки мати культуру водія, а й пишатися нею. Якщо порушник дозволяє собі сперечатися з інспектором дорожньо-патрульної служби, то він забирає час, і таким чином послабляє контроль за дорожнім рухом. Іншими словами, такий порушник ставить особисті інтереси вище за суспільні. З погляду прояву своєї культури, водій-порушник повинен сприяти створенню такої мікроатмосфери, в якій інспектор може діяти швидко й цілеспрямовано.

Наводимо деякі рекомендації для водія щодо спілкування з інспектором дорожньо-патрульної служби:

- > не починайте розмову першим;
- > не перебивайте мову інспектора;
- > не переключайте увагу інспектора на інші предмети чи події;
- > не звертайтеся до інспектора на «ти», навіть якщо він на багато років молодший за вас;
- > не виражайте свого невдоволення словами, артикуляцією, жестами;
- > будьте уважними до слів інспектора;
- > рішення про покарання прийміть як належне, продемонструйте почуття гідності;
- > подякуйте інспекторові за чесність.

Молоді водії рідко вступають у суперечки з інспекторами ДАІ, легко сплачують штрафи. Вони належать до категорії водіїв, які мають високі доходи і краще вписуються в ринкову економіку.

Та є й інша категорія водіїв — з невеликими доходами. Для пенсіонерів навіть невеликий штраф є значним. Вони часто починають просити про скасування покарання через їхній вік та бідність. В умовах ринкової економіки непрестижно шукати співчуття в інспектора дорожньо-патрульної служби, який є уособленням закону.

Дуже часто відбувається заміна дорожніх знаків, особливо на вулицях міст. Водій не завжди уважно стежить за зміною знаків. Тому поява нового знака для нього — подія. Ось чому навіть дуже досвідчені водії допускають порушення.

За ступенем сприйняття нових дорожніх знаків водіїв можна розподілити на такі групи:

- > новатори. Звичайно це мешканці великих міст. Легко і з цікавістю сприймають нове. Схильні до ризику. Порушують ПДР, вважаючи, що і цього разу «пронесе»;
- > байдужі. Легко звикають до нових знаків. Звичайно проживають у сільській місцевості. Активні, але не дисципліновані. Безтурботно ставляться до порушень ПДР;
- > консерватори. Повільно звикають до змін, не схвалюють їх. Консервативні, обережні;
- > ретрогради. Негативно ставляться до будь-яких змін у розміщенні дорожніх знаків. Із слабкою уявою. Усі нововведення оцінюють негативно і тільки з фінансових позицій.

Авторитет водія складається з авторитета його особистості та популярності марки його автомобіля. Проте авторитет водія завжди вищий за популярність автомобіля. Це означає, що, який би вигляд не мав автомобіль, для інспектора дорожньо-патрульної служби найголовніше — майстерність водія і додержання Правил дорожнього руху. У свою чергу, водій завжди очікує від інспектора рішучих дій і розумних пропозицій.

Щодо внутрішньої позиції водія, все може мати трохи інший вигляд. Так, у жінки-водія спілкування з інспектором викликає внутрішнє занепокоєння, погіршує настрій. Це й зрозуміло, адже жінки більше від чоловіків цінують власну індивідуальність, неповторність. Вони серйозніше ставляться до життя, досягають високого професіоналізму в різних сферах діяльності. Проте автомобіль для них не є важливим об'єктом, оскільки центром їхніх інтересів є здебільшого сім'я. Жіноча інтуїція, гнучке мислення нерідко поєднуються з умінням переконувати. Недоліком іноді є відсутність скромності в одязі (спідниці-пояси, стрейчі, велотреки, колготи з блузонами тощо)» Жінки вважають, що мають право на поблажки. Найголовніше для них — демонстрування своєї жіночості, а не сплата штрафу чи втрата посвідчення водія.

Коли до інспектора, який додержує вимог дорожнього законодавства, підходить водій, що сприймає закон з іншої позиції,

дуже важливо провести обмін думками, а може, і повчитися один в одного. На жаль, інспектору частенько доводиться чути таке: «Я закінчив інститут, працюю керівником і мені не до лиця давати пояснення дорожньо-патрульній службі. У мене для цього немає часу».

Для водія винятково важливе значення має вміння чітко висловлювати свої думки. Можна стверджувати, що тільки чітке мислення відображається в чіткій мові, яка вкрай необхідна, щоб переконати інспектора. Як відомо, Правила дорожнього руху викладено дуже чітко. Розмова з інспектором потребує лаконічності. Необхідні певна майстерність, ораторське мистецтво і психологічна наполегливість.

Мова має бути змістовною, аргументованою законодавчими положеннями. Речення повинні будуватись грамотно і при цьому бути короткими, оскільки у багатослівних реченнях не все сприймається слухачем, ніяких вставних слів, ніяких зворотів, виразів не повинно бути.

Непогано, якщо у процесі підвищення свого професіоналізму водій опанує ази ораторського мистецтва, його техніку й техноло-



гію, що дасть змогу краще управляти звуковими модуляціями, навчитися чітко висловлювати положення відповідного Закону і розуміти труднощі із суто людських позицій. Для водія важливим є вміння не тільки говорити, а й слухати і слухати уважно, не перебиваючи, даючи можливість інспекторові висловитися до кінця. Рекомендації щодо того, хто повинен першим розпочинати розмову — інспектор чи водій — не існує. Поширеною є ситуація, коли інспектор першим викладає суть справи. А якщо вона є зрозумілою обом сторонам, першим розмову може розпочати водій. Такий маневр допомагає встановити контакт, забезпечити психологічний комфорт водієві, зменшити напруженість у розмові, що стане відвертою, і легше буде прийти до спільного рішення.

Швидкість мови і швидкість її сприйняття залежить від психології особистості. Так, з флегматичним інспектором слід говорити повільно, а з холериком — швидко. Тоді співрозмовники почують один одного, а почувши — зрозуміють.

Обидва співрозмовники повинні враховувати почуття один одного. Безумовно, найголовніше в прийнятті рішення — його опора на ПДР, потім іде логіка вашого мислення і аналіз різноманітних аспектів. Але не можна не враховувати і переживання, і інтуїцію. Адже рішення може мати серйозні наслідки.

Кожний водій повинен усвідомлювати, що в інспектора може бути власна точка зору, і що він готовий її активно відстоювати. Добре, якщо є сумніви в правильності обраного вами рішення.

Водій не повинен відразу заперечувати думку інспектора» Потрібно спрямувати всі зусилля, щоб розширити обізнаність про конкретний випадок. Пам'ятайте, щоб досягти успіху, потрібно трохи поступитись, але не робіть цього легко й просто, незважаючи на те, що автоінспектор завжди наполягатиме на своїй точці зору. У процесі розмови важливо наголосити, що вам зрозумілі вимоги Закону. Якщо завчасно заговорити про штрафні санкції, це може негативно вплинути на наслідки. Не слід недооцінювати інспектора. Погане враження може справити згадка про знайомих. Корисно знати, що всіх людей можна розподілити на кілька категорій:

- мовчун. Тихий, сором'язливий, ухиляється від спілкування;
- > базіка;
- дратівливий. Прохання допомогти або дати пораду в конкретній ситуації сприяє заспокоєнню;

- такий, що блефує. Це прихована форма опору закону;
- інертний. Нічим не цікавиться;
- > зайнятий. Постійно поспішає;
- грубіян. З таким важко спілкуватись;
- > знавець. Усе знає, усе розуміє.

Сенс розмови полягає в тому, щоб прийти до спільного рішення. Спочатку інспектор викладає вихідну позицію, яка передбачає негайне виконання закону, це потім уперто відстоюється. Чим жорсткішу позицію займає одна із сторін, тим більше часу і зусиль потрібно, щоб досягти згоди. У будь-якому випадку розмова подібна до гри, де інспектор і водій маніпулюють своєю поведінкою. Розмова характеризується передбачуваністю результатів, великими затратами часу, іноді вона веде до створення конфліктної ситуації.

Зважаючи на це більш прийнятним є процес прямої розмови, під час якої закон не можна оспорювати. У такому разі розмова зводиться до деяких умов, наприклад до строку і умов покарання. При цьому поведінка водія має бути такою:

- > якомога більше слухати;
- не перебільшувати своїх побоювань;
- відшукувати прийнятну для обох точку зору;
- пропонувати варіанти, щоб інспекторові легше було погоджуватися з рішенням;
- > намагатися переконати інспектора в помилковості його точки зору;
- починати розмову з того, що ні у вас, ні у вашого співрозмовника не викличе незгоди або сумніву;
- намагатися відволікти співрозмовника від негативної позиції, яку він займає;
- > заохочувати критику на свою адресу, але при цьому обов'язково запитати, що зробив би інспектор на місці водія.

Відповідно до мовного етикету неприпустимим є звертання на «ти» ні до водія, ні до інспектора, якою б не була різниця у віці між ними. За цим потрібно слідкувати, особливо в ситуаціях, близьких до конфліктних, коли одна із сторін може втратити над собою контроль.

При цьому слід враховувати, що частина водіїв — особи інших національностей, у мовах яких є тільки один варіант спілкування. Таким водіям потрібно тактовно нагадати, що вони роз-

мовляють з державним службовцем і що розмова відбувається мовою, в якій неприпустимою є двозначність»

Розмова з інспектором не повинна починатися (або закінчуватися) потиском рук. Але якщо водій простяг вам руку для потиску, можете йому відповісти, але неохоче і зніяковівши при цьому, щоб він зрозумів, що проявив до державного інспектора нетактовність.

Особливу тактовність слід проявляти стосовно літніх людей, які є більш дратівливими, образливими, недовірливими.

Серед водіїв трапляються люди з гострим характером. Це не тільки скандалісти, є й розумні, які прагнуть у своїй роботі точності та досконалості. Такі водії зазвичай проявляють недовіру до інших, до їх здатності виконувати роботу добре. Їх часто нервує інспектор, не здатний мислити так само швидко й аналітично. Водій з гострим характером вважає, що на проблемах дорожнього руху він знається краще, ніж інспектор. Будь-яку спробу стримати його він сприймає як приниження, тримається спогорда, поводить задириливо. Від спілкування з таким може виникнути почуття власної неповноцінності.

Часто водій не хоче бачити дійсність такою, якою вона є насправді, незважаючи на спроби інспектора пояснити ситуацію та її наслідки. До таких необхідно застосовувати «шокову терапію», тобто прямо і недвозначно повідомити, що Правила дорожнього руху дають інспекторові право покарати водія за зверхне неетичне ставлення до нього.

На жаль, морально-психологічний клімат серед водіїв залежить не тільки від конкретних умов роботи, а й від соціально-економічних чинників у державі. Здоров'я і зовнішній вигляд, погане самопочуття не сприяють високій культурі водіння автомобіля. Іноді людину охоплює апатія, і це позначається на результатах. Притуплюється пам'ять, уповільнюється швидкість реакції, зменшується професійна ретельність. Такий водій не може діяти швидко і впевнено, і пасажиром важко на нього покластись.

Загальновідомо, що водіння автомобіля посилює нервову напруженість і може прискорити психологічний зрив. Тому важливо навчитися розслаблятися. Страх, хвилювання, стрес змушують нас стискатися. Рекомендація тут одна — робити фізичні вправи (стискання рук, нахили головою, зведення ло-

патоку), вони корисні у будь-якому варіанті. Від перемоги над собою ви здобудете додаткову радість, а це дає відчуття піднесеності та психологічної свободи. Безумовно, потрібно вміти прислуховуватися до свого організму і не змушувати його надирватися. Усе викладене стосується й інспектора. Систематичні психофізіологічні вправи сприяють поліпшенню вміння вміло вести автомобіль. Бути в професійній формі — це означає мати самопочуття, що відповідає швидкості та умовам руху. Водій, який курить, не має переваг ані з естетичного погляду, ані з позиції здоров'я.

ОСНОВНІ НОРМИ ВІДНОСИН МІЖ ВОДИЄМ ТА ІНСПЕКТОРОМ

1. Навчіться об'єктивно сприймати критику з боку інспектора. Потрібно тримати себе в руках. Часто трапляється, що водії втрачають самовладання, повчають, а іноді й ображають інспекторів. У такому разі інспекторові потрібно прислухатись до сенсу сказаного, а не до його форми.

2. Привертайте увагу не тільки до себе, а й до дорожнього законодавства, тим більше, якщо вимоги законів зрозумілі. Складніше, якщо потрібен коментар законодавства. Тоді між інспектором і водієм може виникнути непорозуміння, яке можна частково перебороти привітністю, люб'язністю, бажанням додержувати вимог закону.

3. Сприймайте інспектора, як людину, котра має матеріальні, сімейні, різні життєві труднощі. І тому може хворобливо відреагувати на зовсім необразливі натяки.

4. Проявіть обережність у ставленні до інспектора, якщо ви маєте справу з дуже молодою людиною. У роботі з таким буває важко сформулювати ділові відносини.

5. Цінуйте час. Використовуйте все ваше вміння слухати і чітко викладати думки. Намагайтеся поставити себе на місце іншого, подумайте, яке б ви прийняли рішення в подібній ситуації.

6. Не показуйте свого настрою, ні поганого, ні хорошого. Намагайтеся проявити настрій, близький до настрою інспектора. Іншими словами, якщо людина радується — покажіть і ви на своєму обличчі радість, і навпаки.

7. Не намагайтеся приховати свої недоліки. Розкажіть про це інспекторові, але спробуйте його переконати, що ці недоліки не є істотними.

8. Не шукайте співчуття в інспектора. Ніколи не розповідайте йому про свої труднощі або про те, що у вас невелика заробітна плата. Можливо, ви й викличите миттєве співчуття в інспектора, але він замислиться, чи не займаєтеся ви вимаганням.

9. Оцініть інспектора з позиції швидкості його дій. Якщо він швидко рухається і швидко розмовляє, намагайтеся діяти в його темпі. З людиною, яка говорить повільно, не можна говорити швидко. Вона вас просто не зрозуміє.

N
i

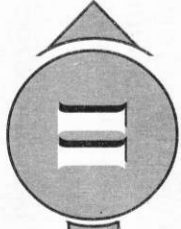


Запитання і завдання для самоконтролю

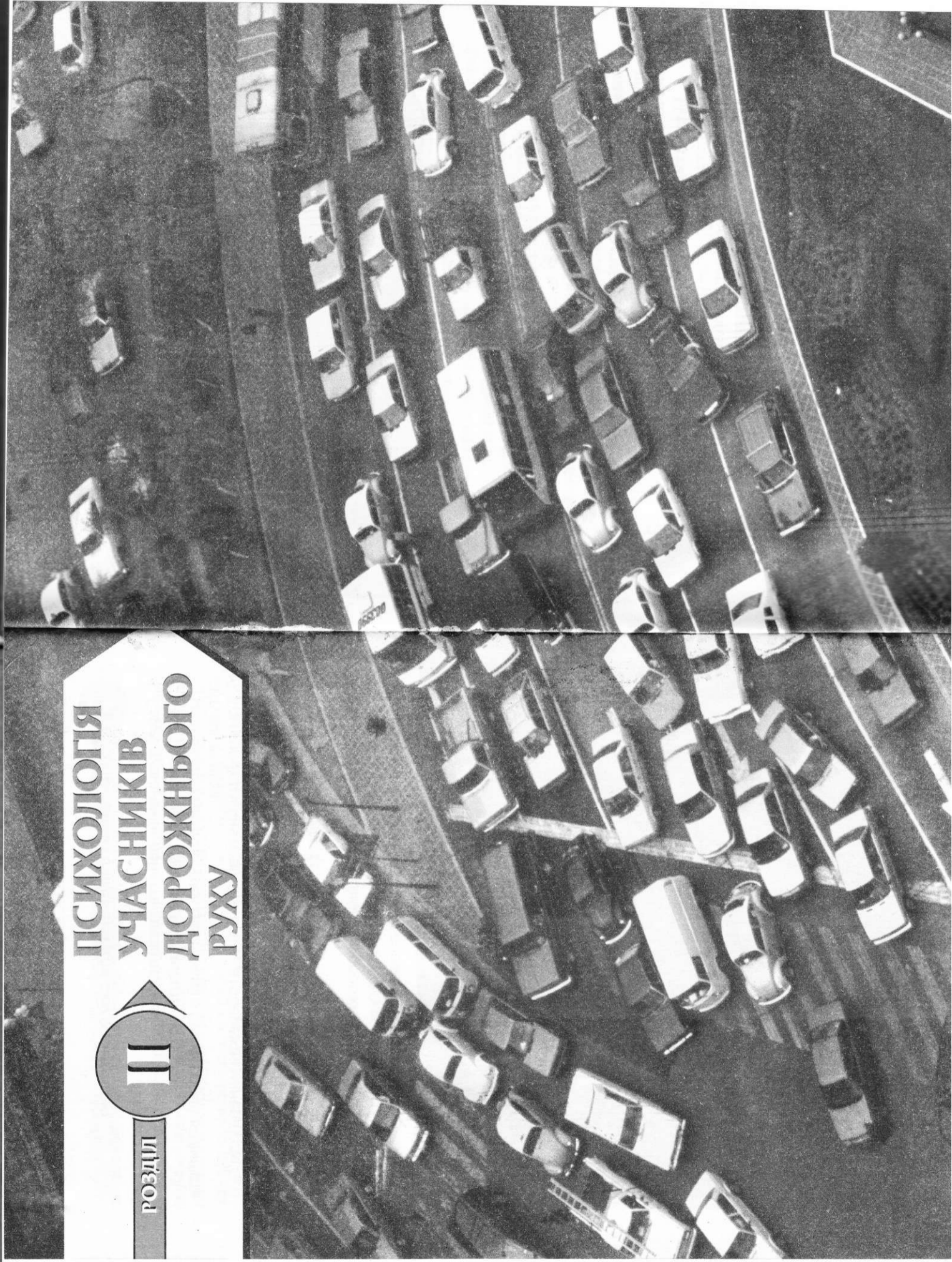
1. Дайте визначення поняття стилю водіння.
2. Які є формальні правила визначення стилю?
3. Охарактеризуйте гнучкий і негнучкий стилі як сприйнятливість ситуації водієм.
4. Кому притаманна повільна, швидка і обережна манера їзди?
5. Поясніть суть необережної і ризикованої їзди.
6. Що таке емоційне забарвлення стилю водіння?
7. Які основні помилки водія у спілкуванні з інспектором ДАІ?
8. Що б ви порадили водіям відносно спілкування з автоінспектором?
9. Які є типи водіїв за сприйняттям дорожніх знаків?
10. Дайте визначення поняття авторитету водія.
11. Які основні норми поведінки водія ви знаєте?

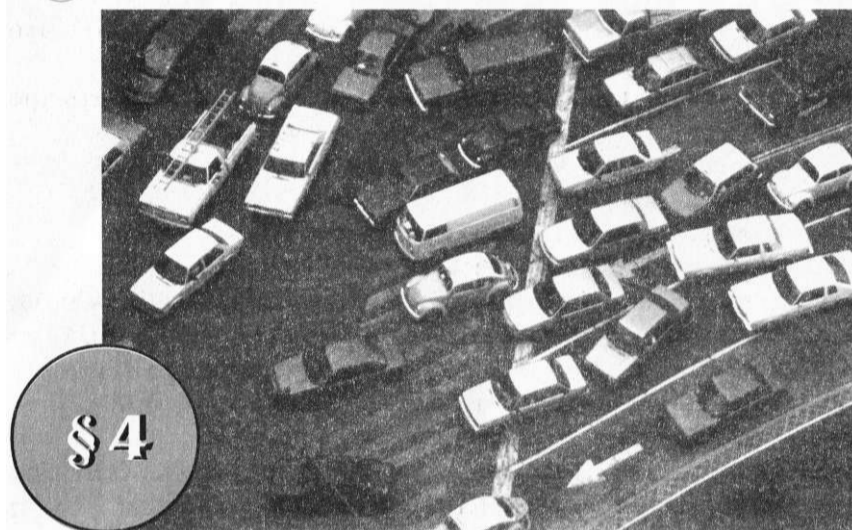


**ПСИХОЛОГІЯ
УЧАСНИКІВ
ДОРОЖНЬОГО
РУХУ**



РОЗДІЛ





ТОПИ ВОДІВ ЗА ПСИХОЛОГІЄЮ І ТЕМПЕРАМЕНТОМ

Водії по-різному поведуться перед дорожнім інспектором.

Деяких зупинили, дехто зупинився з цікавості. Дуже важливо, щоб інспектор умів визначати стан водія, а для цього він повинен орієнтуватися в психологічних типах. Наводимо основні з них:

- 1) позитивна особистість. Добродушний. З ним приємно вести розмову;
- 2) всезнайка. Має власну особливу думку на всі випадки життя;
- 3) базіка. Безтактно перериває розмову;
- 4) боягуз. Невпевнений у потребі відверто поговорити;
- 5) неприступний. Замкнутий, похмурий;
- 6) незацікавлений. Просто споглядає;
- 7) важливий. Високої думки про себе;
- 8) чомучка. Без кінця задає запитання, а відповідей на них не дослуховує до кінця.

При появі водія перед інспектором досвідчений співробітник оцінить з погляду його потенційні можливості.

Види поглядів та їх трактування, а також рекомендації щодо дій інспектора наведено в *табл. 1*.

Інспекторам і водіям корисно знати жести, які свідчать про неправду:

- > наближення руки до обличчя;
- > захист рота рукою;
- > потирання повік;
- > відтягування коміра сорочки.

Інспектор має знати, як реагує водій на його інформацію. Адже від реакції водія залежить їх подальше спілкування. Тому слід розуміти міміку водія. Якщо слова інспектора сприймаються добре, можна переходити до прямої пропозиції про необхідність додержання Правил дорожнього руху.

Щоб оцінити стан водія, потрібно знати, що на його міміку впливають: національні особливості, здоров'я (у хворого жести в'ялі), професія, рівень культури, становище в суспільстві, вік, акторські здібності, повнота сприйняття (глухота, сліпота).

Для інспектора корисно передбачити напрям дій водія, тому доречними є такі рекомендації:

- > коли водій формує думку, він дивиться вбік;
- > якщо водій мало дивиться на інспектора, він ставиться до нього без будь-якого зацікавлення;
- > якщо водій збуджений у намаганні переконати інспектора у своїй правоті, його зіниці розширені, очі блищать;
- > поза водія «руки розкриті, долоні догори» повинна сприйматись інспектором як поза довіри й доброзичливості;

Таблиця 1

ВИДИ ПОГЛЯДІВ ТА ЇХ ТРАКТУВАННЯ

Погляд водія	Що означав	Що потрібно зробити
Підняття голови, погляд догори	Роздумування	Перервати контакт
Погляд вбік	Зверхність	Відійти від контакту
Погляд у підлогу	Страх, бажання піти	Не розпочинати розмову
Гострий погляд в очі	Бажання підкорити собі	Діяти на свій розсуд
Насуплені брови	Нерозуміння	Контакт посилити

нахил тулуба водія в бік інспектора свідчить про серйозність наступної розмови;

швидка мова водія — це результат його хвилювання перед розмовою з інспектором;

повільна мова свідчить про зверхність водія та його втому; якщо розмова має суперечливий характер, співрозмовники стоять один проти одного. Така позиція не сприяє взаємопорозумінню.

Нині Правила дорожнього руху не вимагають, щоб водій вийшов для розмови з інспектором. Проте більшість водіїв через повагу до людини в формі виходять з автомобіля. Часто можна спостерігати ситуацію, коли перед молодим і бравим інспектором стоїть літня людина і терпляче вислуховує. Навряд чи комусь відомий випадок, коли б інспектор сказав: «Вам не обов'язково виходити». Це й зрозуміло, оскільки психологічне сприйняття водія на повний зріст створює в інспектора повніше уявлення про особистість. Звідси — і певні висновки. Тому всім водіям корисна порада: поважайте інспектора. Адже завдання дорожньої міліції — не карати і не штрафувати, а підтримувати безпеку руху завдяки порядку. Єдність поглядів інспектора дорожньо-патрульної служби та водія сприятиме поліпшенню настрою і уважнішому ставленню до всього, що пов'язане з пересуванням на дорозі.

ЖІНКА ВОДІЙ

Жінки дедалі частіше сідають за кермо автомобіля. їм властива жіноча логіка. Жіноча логіка зовсім не зрозуміла чоловікам. Тому, як правило, жінки в суперечці з інспектором-чоловіком сильніші. Жінка сміливо переборює бар'єри. У розмові з жінкою-інспектором дорожнього руху суперечка ведеться на рівних, проте жінки-інспектори несуть службу не в усіх містах. У своїх вчинках жінка керується такими законами логіки.

I закон. Він діє тоді, коли щось не виходить, коли потрібно на когось образитися, причому той, на кого падає гнів жінки-водія, у цьому зовсім не винен. Якщо в цей час у зоні контакту перебуває інспектор, він має вислухати схвильовану, образливу, емоційну промову.

II закон пов'язаний з перетворенням незначних подій у великі. Деякі жінки-водії мають здатність сприймати тільки ча-

стину ситуації, тоді безладні судження можуть призвести їх до розгубленості. Поведінку жінок багато в чому визначають дрібниці. Усе залежить від тону мови інспектора. Невелика обіцянка може зламати активність жінки.

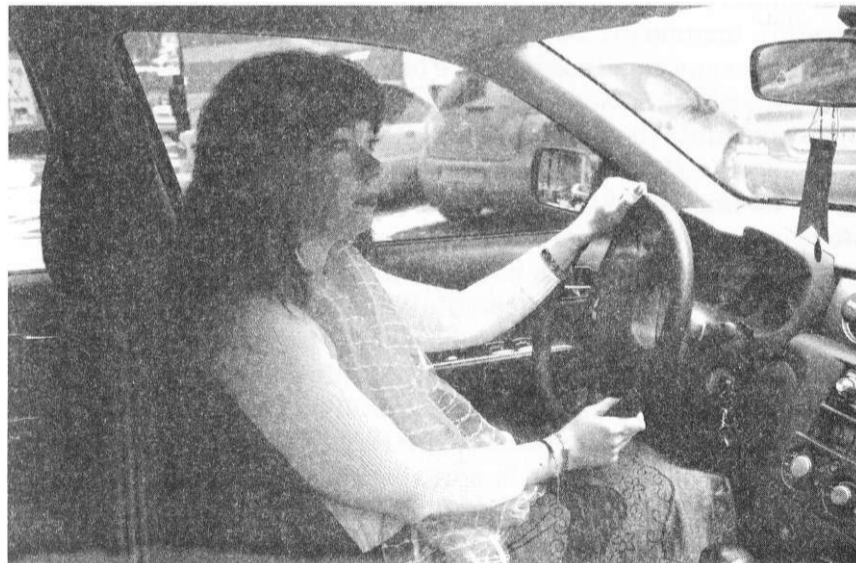
III закон пов'язаний з тим, що з двох бід обирають меншу.

На основі цих законів можна сформулювати деякі правила жіночого мислення під час аналізу порушень ними Правил дорожнього руху:

1. *Теза* — *антитеза*. Якщо, наприклад, блискавично накинутися на водія-чоловіка з будь-яким звинуваченням, то жертва простоїть якийсь час з відкритим ротом, поки не додумається до якоїсь антитези. А жінка антитези виставляє миттєво: швидко їхала — повільно їхала, є знак — немає знака.

2. Іноді антитеза і характер суперечності проявляються у формі активної дії. Наприклад, інспектор із затримкою зреагував на прохання жінки-водія переглянути покарання. Цього вистачить для загострення стосунків між ними. До речі, такій жінці важко пояснити, що інспектор перебуває на службі, яка вимагає від нього щосекундної уваги.

3. Якщо жінці не сподобається зовнішній вигляд інспектора, то все, що він сказав, буде піддано різкій критиці і не сприйматиметься взагалі.



Необхідно пам'ятати, що почуття симпатії жінок водіїв з успіхом замінює логіку.

Ось деякі рекомендації для інспектора щодо його спілкування з жінкою-водієм.

1. Підвищена емоційна енергія в жінки-водія — об'єктивна закономірність. Інспектор повинен мати витримку і бути спокійним. Спалах гніву зникне так само зненацька, як він з'явився.

2. Подумайте, чи не можна застосувати другий закон на користь системи дорожнього контролю, тобто попередьте таку особу про можливість застосування штрафних санкцій. Після цього відбудеться спокійна розмова.

3. Не переоцінюйте раціональне та ірраціональне в поведінці жінки. Завжди пам'ятайте, що зовсім несподівано вона може відмовитися навіть від вигідної пропозиції.

4. Якомога менше заперечуйте жінкам.

5. Пам'ятайте про здатність жінки до конкретних порівнянь (ідеться про гроші).

6. Якщо ви хочете переконати жінку, намагайтесь їй сподобатись.

Сьогодні ще немає статистики, скільки жінок за кермом автомобіля рухаються по наших вулицях, дорогах. Але можна з упевненістю сказати, що їх кількість зростає. З'явилися родини, де є по 2 автомобілі й більше. Характер культури водія-жінки відрізняється від культури водія-чоловіка завдяки жіночій інтуїції, швидкості мислення, умінню передбачати. Крім того, серед численних жінок-водіїв є бізнес-леді, у яких до жіночих рис додаються чоловіча наполегливість, цілеспрямованість, орієнтованість на конкретні справи.

Жіноча логіка охоплює всі глобальні аспекти дорожнього руху, починаючи з можливостей автомобіля до впливу погоди. Вона спроможна поєднувати кілька завдань, швидко переключатися з одного об'єкта розмови на інший. Важко пояснити, чому краще запитувати дорогу в чоловіка, ніж у жінки. Нелегко переконати жінку в тому, що вона не має рації. Але якщо ви її назвете водієм невисокої культури, гнів її не матиме меж. Там, де жінка мислить образами, вона має чіткі уявлення, які доповнюються явно вираженими почуттями. У жінок думки і почуття бувають однаковими, а в чоловіків — різні. Чутливість у жінки тонша, ніж у чоловіка. Думка жінки пурхає між різними предметами, ковзає по їхній поверхні, чого не робить чоловік,

що звик мислити ґрунтовно. Жінка байдуже ставиться до автомобіля, як і до Правил дорожнього руху, і змушена сприймати їх через особу чоловіка — інспектора ДАІ. Тому слід наголосити, що інспектор ДАІ-жінка не буде авторитетною для жінки-водія. Жінді-водію дуже важко визнати свої порушення ПДР, але вона почуває себе винною в компанії з іншими. Від інспектора-чоловіка вона чекає розмірковувань, які допоможуть їй сформулювати свою логіку. У разі транспортних пригод із жертвами жінка завжди проявить співчуття. На прохання доставити постраждалого в лікарню жінка майже ніколи не відмовляє, тому що їй краще відомі болі фізичні й моральні.

Жінку легко переконати. Перші уроки водіння вона одержує від чоловіка, батька, приятеля, аналізуючи некоректну їзду і порушення Правил дорожнього руху. Жінка робить це без будь-якого осмислення, хоча згодом реалізує чужий досвід у власній манері водіння. їй важко проявляти волю і змушувати себе бути дисциплінованим водієм високої культури. Тому підвищення її кваліфікації відбувається дуже складно, особливо якщо вона їздить на іномарці.

Отже, жінки-водії мають цілий ряд негативних проявів, які можуть вплинути на характер розмови з інспектором. Це не тільки емоційність, бурхливе реагування, а й вередливість, непослідовність. Про це слід пам'ятати і чоловікам, і жінкам, які беруть участь у дорожньому русі.

МОЛОДІ ВОДІЇ

До категорії молодих водіїв відносять молодиків віком до 33 років. Вони становлять особливу групу, оскільки не так давно отримали водійське посвідчення і мають водіння автомобіля за розвагу. Вони з легкістю сприймають дійсність, вважають, що все продається і купується, що всі інспектори беруть хабарі. Молоді водії мало цікавляться дорожнім законодавством, не вважають за потрібне глибоко вникати в нього. Вони погано знають будову автомобіля. Часто обслуговування свого автомобіля доручають людям з невисокою професійною кваліфікацією, які неякісно виконують ремонт.

Молоді бізнесмени зазвичай зверхньо ставляться до інспектора дорожньо-патрульної служби. Віддають перевагу інспекторам-жінкам, цікавляться їх проблемами. Молоді бізнесмени часом байдуже ставляться до покарання, тому повідомлення про

накладення штрафу слід робити в м'якій, ненав'язливій і конкретній манері.

ВОДІЙ З КАВКАЗЬКИМ МЕНТАЛІТЕТОМ

Такий водій звичайно емоційний, може нагрубити. Водночас любить чемне ставлення. Проте ставлення до жінок-інспекторів буває різним. Так, азербайджанці (мусульмани) можуть навіть презирливо ставитися до їхніх вимог, тоді як грузини, вірмени (православні) ставляться з повагою.

Безумовно, для інспектора байдуже, до якої національної групи належить водій, головне, щоб він не порушував Правил дорожнього руху. А тому поведінка інспектора повинна бути обережною. Не слід наголошувати на обов'язковому додержанні Правил, а корисніше роз'яснювати наслідки їх порушення. Причому робити це в дуже коректній формі, переконуючи водія-кавказця змінити свої погляди. Розмова повинна проводитись у швидкому темпі, тому що водій-кавказець має холеричний тип темпераменту, і при повільному викладі може втратити логічну нитку, тоді доведеться пояснювати спочатку. Зважаючи на національні особливості, такий водій здебільшого не має терпіння, йому треба негайно подати результат. Тому інспектор має бути готовим у будь-який момент закінчити розмову і чітко сформулювати своє резюме. При цьому слід враховувати, що категоричне висловлення вимог може викликати образу. Варто зазначити, що асиміляція молодих водіїв кавказького походження відбувається досить швидко, і вони здобувають риси корінних національностей нашої держави.

ВОДІЙ ЗІ СЛОВ'ЯНСЬКИМ МЕНТАЛІТЕТОМ

Існують національна етика, норми і правила, які становлять менталітет нації.

Для менталітету слов'янських народів взагалі характерні суперечності: здатність до напруженої праці і тривале неробство, відвага і страх, замкнутість і відвертість. До недавнього часу слов'яни жили в суспільстві (країнах соціалізму), для якого були характерні закритість, наполеглива потреба захищати Батьківщину, переконаність, що всі беруть хабарі, що всюди панує корупція.

Під впливом і держави, і православної релігії у слов'ян сформувалось уявлення про необхідність поважати матеріальну бідність, не звертати серйозної уваги на всебічний духовний розвиток особи. Так, у комуністичному суспільстві обґрунтовувалася зрівнялівка, виховувалося негативне ставлення до багатства, у тому числі й до автомобіля. Чи може з такою мораллю погодитись сучасний законодавець?! Безумовно, ні. Тому завдання сьогоднішньої дорожньої політики — не просто підтримувати порядок на дорозі, а й займатися пропагандою техніки безпеки. А це вже елементи загальної культури.

Нині в сфері культури дорожнього руху панує пошана до професіоналізму водіїв, принципові питання розв'язуються іноді нестандартними методами.

Національна філософія наголошує як реальність на наявності українського характеру, що дає змогу говорити про культуру водія в загальному культурологічному аспекті, і як про продукт, і як про носія автомобільної культури. *Під автомобільною культурою розуміють поєднання культури водія, культури автопарку і культури обслуговування.*

Оскільки Україна є молодою державою, то нині ще не завершено формування національної філософії. Проте вже сьогодні можна говорити про національну психологію, куди відносять почуття, настрої, вияв емоцій. Водночас слід ураховувати національні традиції і звичаї, що впливають на ціннісні орієнтації. На цій основі ґрунтується національний характер фахівців.

Розвиток автомобілізму в нашій державі не мав самостійного характеру. За технічними, експлуатаційними та якісними характеристиками українські автомобілі поступаються і далекому, і ближньому зарубіжжю. Звідси й тяжіння до застарілих моделей, які потребують від водіїв досконалого уміння управляти. Цим і пояснюється наявність великої кількості прекрасних водіїв, які, пересівши на автомобілі західних виробників, демонструють добре водіння на великих швидкостях, часто перевищуючи допустимі норми. Проте внаслідок високої швидкості на поганих дорогах маємо велику кількість дорожньо-транспортних пригод.

Крім того, у країні відбувається кустарне вдосконалення автомобілів. Так, шини замінюються на ширші, збільшується кліренс машини за рахунок подушок під пружини, що впливає

на динаміку руху автомобіля, збільшує ризики і спричиняє аварійні ситуації.

Національний темперамент є спокійним, повільним на тлі національного розуму, що характеризується як гострий і проникливий. Такі водії за стилем їзди своїх партнерів досить точно передбачають їх можливі маневри і завчасно вживають заходів, наприклад пропускають вперед, вчасно гальмують або об'їжджають.

Іншою рисою характеру є доброта, але до певної міри. Так, якщо попросите поступитися дорогою — вам підуть назустріч тільки в тому разі, якщо погляди партнерів зустрінуться. Інакше можна жестикулювати, голосно просити, але той, до кого ви звертаєтесь, зробить вигляд, що нічого не бачить і не чує.

Негативними якостями водіїв є грубість, намагання виражатись неформальною лексикою. Нею можуть обмінюватись водії зустрічних автомобілів, наприклад, на повороті. У цьому випадку емоційність переважає над витримкою, незважаючи на релігійність як характерну національну рису.

На наших дорогах часто трапляються чуйні водії, які можуть надати допомогу у складній ситуації. Проте ними здебільшого керує не стільки бажання допомогти, скільки прагнення показати свої можливості, а іноді й просто заробити грошей.

Ще слід згадати як національну рису небережливе ставлення до природи. Багато водіїв вважають, що коли чогось багато, то його можна не економити. Таким людям нічого не варто проїхати по зеленій траві.

Прагненням добре заробити пояснюються манера і стиль їзди водіїв маршрутних таксі, які часто нехтують і Правилами дорожнього руху, і технікою безпеки. Знаючи технічні можливості своїх мікроавтобусів, а саме їх здатність різко загальмувати або звернути вбік, водії їздять грубо, не зважаючи на інших. В учасників руху це викликає страх перед загрозою потрапити в дорожньо-транспортну пригоду.

На вулицях міст багато хто ставить машини посередині тротуару, незважаючи на те, що на бруку достатньо місця для парковки. Зрозуміло, що водій остерігається зіткнення з іншими автомобілями, але при цьому він зовсім не думає про пішоходів, які змушені обходити його машину. Інша справа, коли машина стоїть на краю тротуару. У такому разі можливості пішоходів будуть значно менше ущемлені.

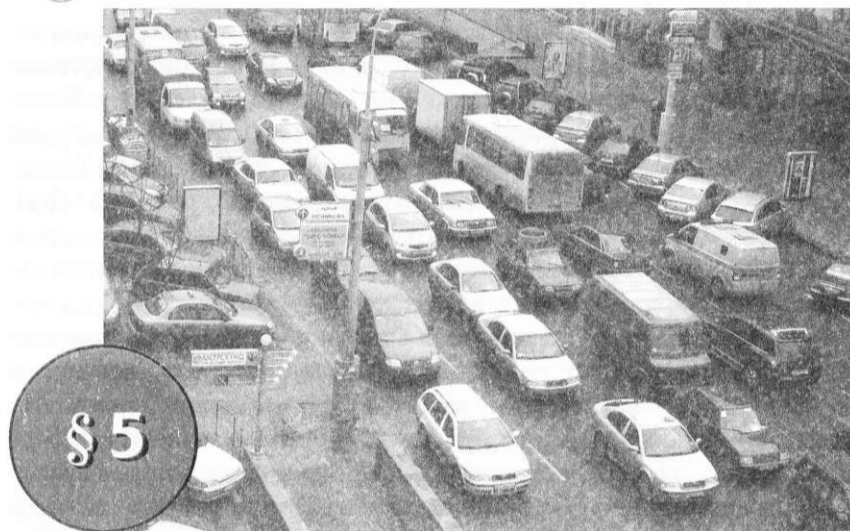
Особливістю характеру українських водіїв є неоднакове ставлення до іноземних водіїв. Від водіїв автомобілів з номерними знаками держав ближнього зарубіжжя вони вимагають бездоганного водіння і додержання Правил дорожнього руху. У разі порушення їх на таких водіїв обрушується лавина докорів, виражених переважно неформальною лексикою. Дістається і ДАІ, яка «пропускає іноземців» на наші переповнені автомагістралі. При цьому спостерігається протилежне ставлення до водіїв автомобілів з європейськими номерами.

Індивідуалізм національного характеру частково пояснюється наявністю таких позитивних і негативних рис, що дедалі більше пов'язує національну культуру водія з європейською. Це означає, що в перспективі культура українського водія набере системності, за типом німецької, сформулюється (з урахуванням запозичення) схема національної культури водіння на основі національної духовності.



Запитання і завдання для самоконтролю

1. Які психологічні типи водіїв ви знаєте?
2. Як оцінити потенційні можливості водія за зовнішнім виглядом?
3. Як оцінити стан водія за його мімікою?
4. Опишіть особливості логіки жінки-водія.
5. Назвіть риси характеру молодих водіїв.
6. Які особливості характеру водія з кавказьким менталітетом?



ПСИХОФІЗІОЛОГІЧНІ ОСОБЛИВОСТІ ВОДІЇВ

ПСИХОГІГІЄНА

Психопрофілактика і психічне здоров'я водія тісно пов'язані між собою. Емоційне напруження, втому, дорожні конфлікти, технічні несправності автомобіля можуть призвести водія до нервової нерівноваженості. Зазвичай це проявляється в скаргах на незадовільне ставлення до нього партнерів по дорожньому руху та інспекторів дорожньо-патрульної служби. З'являються утомля, млявість, дратівливість. Усе це спричиняє погіршення пам'яті, зору, звуження розумового кругозору. У перспективі — можлива депресія. Психічно нерівноважена людина за кермом, без сумніву, становить соціальну небезпеку. Щоб запобігти подібним явищам, потрібно вдаватися до самопсихогієни, що є невід'ємним елементом культури водія. Іншими словами, кожен водій повинен мати чітке уявлення про межі свого емоційного напруження і психічної втоми в різних дорожніх ситуаціях (день—ніч, шосе, дорога суха—слизька, рух інтенсивний—неінтенсивний). Кожен повинен знати, скільки часу може провести за кермом, як проїхати певну відстань і з якою швидкістю, зберігши працездатність та увагу.

Є психофармакологічні препарати для корекції загального стану, але використовувати їх у процесі водіння автомобіля потрібно дуже обережно.

Найбільш переконливим показником складності умов руху є статистика дорожньо-транспортних пригод. Багато зроблено для вивчення психофізіологічних особливостей водіїв та створення безпеки руху. Відомо, як впливають на водія швидкість та інтенсивність руху, обгін, проїзд складними ділянками. Здобуто дані щодо емоційного напруження водіїв внаслідок низької культури водіння транспортних засобів. Іншими словами, культура водіїв може бути серйозним чинником впливу на виникнення емоцій, як позитивних, так і негативних. Негативні емоції — це страх потрапити в аварію, злість, образа — пригнічують водія, і він на якийсь час може втратити контроль за рухом. Радість, сміх, піднесений настрій створюють у водія відчуття везіння; а разом з ним і вседозволеності, що веде до порушення Правил дорожнього руху. А це особливо небезпечно на ділянках, де встановлено велику кількість знаків і де потрібна підвищена увага водія.

Інспектори дорожньо-патрульної служби дуже добре знають, що багато водіїв не помічають знаків і з цього приводу підлягають покаранню. Інспектор звертає увагу на те, чи був при цьому водій здоровим, чи не перебував у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння. А от щодо водія, то свою неуважність він пояснює якимись причинами, що змінили його емоційний стан. Серед цих причин є реальні й містичні. Але розглядаються тільки реальні, хоча реакція водія має місце в усіх випадках.

Таким чином, антикультура водія призводить до нервового збудження, що може бути сильним і слабким, виявлятися ментально або мати певний інкубаційний період, може поширюватися швидко або повільно. При цьому може супроводжуватися підвищенням кров'яного тиску, зміною складу крові й лімфи внаслідок виділення адреналіну. Ось чому багато дорожньо-транспортних пригод трапляється на зовсім безпечних ділянках дороги, а іноді — і при малій швидкості транспортних засобів. Отже, причинами є неуважність водіїв, тобто психологічне сприйняття перешкод дорожньому руху, яких може бути безліч. Це і пішохід на проїжджай дорозі, і сварка між водіями, і завзяте прагнення власника автомобіля будь-яким чином про-

тиснутися вперед, і ризикований обгін, щоб першому під'їхати до людини з піднятою рукою.

Люди мають різні психофізіологічні особливості. Холерикам потрібна швидкість, їм не подобається стояти в пробці, вони завжди хвилюються більше за всіх, з їхніх уст часто зривається лайка на адресу інших водіїв, дорожньо-патрульної служби, держави, шляховиків. Від своїх власних емоцій вони швидко втомлюються, іноді каються у своїй поведінці. Але мало хто з них думає про те, що іншим учасникам дорожнього руху вони зіпсували настрій, когось скривдили, когось образили. Їх низька культура водіння нестриманість можуть обернутися для інших, особливо для вразливих водіїв, лихом, у тому числі і дорожньо-транспортною пригодою. Коли в дорожній ситуації зустрічаються два водії — холерики, і між ними виникає конфлікт, то вихлюпується величезна кількість емоцій, взаємних докорів, образ, погроз. Інспекторові дорожньо-патрульної служби тут робити нічого: ці люди самі себе карають. Його втручання в конфлікт може тільки погіршити ситуацію, тому що дуже складно когось з водіїв переконати в його неправоті.

Менш драматичною є ситуація, коли обидва учасники конфлікту на дорозі є сангвініками. Розбір справи відбувається по діловому і не набирає агресивного характеру, часом виникає потреба в мирному розв'язуванні конфлікту.

Ще простішою є емоційна ситуація, коли конфліктують два флегматики. Вони стриманіші й упертіші. Їхня аргументація має більш раціональний ніж емоційний характер. У цьому випадку дуже ефективним є втручання інспектора дорожньо-патрульної служби, який може бути впевненим у тому, що не доведеться вислуховувати погроз.

Безумовно, можна було б розглянути й інші ситуації: холерик—сангвінік, холерик—флегматик, сангвінік—флегматик. Ми не згадуємо про меланхоліків, оскільки вважаємо, що вони дуже рідко трапляються за кермом автомобіля.

Холерик веде машину різко, любить великий розгін і велике гальмування. їзда п'янить його, рівне гудіння мотора і комфорт у салоні змушують його забути про дорожню небезпеку, про те, що поряд такі самі автомобілі, які рвуться вперед і за кермом яких сидять такі самі холерики. На наших вулицях і

дорогах інтенсивний рух іноді схожий на автоперегони. Хтось когось обігнав праворуч, хтось петляє у дврядному потоці автомобілів. Чи до розміток дорожніх у такій ситуації, чи до знаків?! А в результаті — дорожньо-транспортні аварії. Причина — недооцінка своєї культури водіння і переоцінка культури партнерів по дорожньому руху. Водій з нормальною культурою водіння уважно ставиться до знаків дорожнього руху, адже їх поставлено фахівцями на основі досвіду та аналізу. Створення в процесі руху ризикованої ситуації, що може призвести до загибелі людей і зробити з автомобіля купу заліза, є виявом антикультури.

Сангвініки їздять порівняно спокійно, більше думають про водіїв, які їх оточують та про їхні автомобілі. Вони менш схильні ображатися на іншого водія, який не поступається їм дорогою, притискує до бордюру, їде так близько, що збиває бічне дзеркало. Сангвінік краще ніж холерик вміє керувати своєю емоційністю. Отже, рідше потрапляє в аварійні ситуації, причому з найменшим збитком.

Флегматики не захоплюються швидкою їздою, а отже, не вдаються до обгонів на дорозі, частіше, ніж інші психофізіологічні типи, віддають перевагу старим автомобілям з малопотужним



двигуном і низьким рівнем комфорту. їздять дуже обережно. Байдужі до інших водіїв і до автомобілів, що потрапили в аварію. Усі події на дорозі пояснюють квапливістю і неухважністю.

Ми розглянули темпераменти як основу швидкості психічних процесів управління автомобілем. Звідси можна зробити висновок, що темпераментне водіння навіть на малих швидкостях призводить до неухважності. Воно виявляється в тому, що водій нервово і часто змінює положення «підсмоктування», вмикає склопідйомники, опалення, радіо тощо. Як тільки з'являється можливість збільшити швидкість, це робиться із задоволенням, руки перестають блукати по панелі (шукаючи, що ще можна увімкнути-вимкнути), уся увага зосереджується на швидкості, машина збільшує своє звучання, і водія охоплює почуття величезного задоволення від цієї сили, від швидкого миготіння за вікном якихось фрагментів, від вигляду перехожих у безкомфортному середовищі. Від усього цього з'являється почуття гордості за себе, за свої можливості і водночас послаблюється увага.

Культура водія — це значною мірою керування своїми емоціями, які ні в якому разі не повинні відображати його психічний стан. Не повинно бути сп'яніння ні від їзди, ні від автомобіля, ні від самого себе в автомобілі. Психіка водія повинна бути такою, щоб він міг об'єктивно і швидко сприймати дорожню ситуацію, реагувати на зміни і відповідно до цього коригувати рух свого автомобіля.

Більша частина інформації надходить через зір, послідовно проходячи етапи виявлення, розрізнення, впізнання та осмислення. Уявіть собі таку ситуацію, коли водій сміється, і при цьому примружує очі на швидкості 100 км/год. Небагато деталей знакової обстановки він устигне помітити та осмислити. Безумовно, можна говорити і про гостроту зору, його чутливість (наприклад, осліплення). Але треба враховувати, що внутрішній стан людини, його кров'яний і внутрішньочерепний тиск також впливають на характер водіння. Флегматики повільніше сприймають форму, контрастність і довше аналізують ситуацію, у процесі якої вони зменшують швидкість і рідше потрапляють у дорожньо-транспортні пригоди.

Розрізняють конус гострого зору (це невелика окружність з кутовим розміром 1,3) і периферійний зір з кутом 120—160°,

який зменшується із збільшенням швидкості руху автомобіля. Найбільш цінна інформація сприймається конусом гострого зору. При високій інтенсивності автомобільного потоку водій зосереджує свою увагу на побіжних автомобілях, а під час обгону — на зустрічному транспорті. У цих умовах важко сприймаються дорожні знаки.

З позиції культури водія необхідно наголосити на одній обставині: водій повинен добре знати себе, свої можливості й здібності. Він має чітко відповісти на запитання про те, що його найбільше дратує під час дорожнього руху, на яких принципах він будує свої взаємини з партнерами по дорожньому руху, чи здатен звільнити дорогу, навіть якщо сам дуже квапиться, і які чинники його емоційно стабілізують.

На жаль, існуюча система навчання, у тому числі й в автошколах, не спрямовує водіїв на пізнання самого себе. Адже кожен повинен знати швидкість своєї реакції на фізичні й моральні подразники, мати уявлення, як він реагує на заздрість, злість, обурення, як ставиться до багатства, до розкішних автомобілів із сугієркомфортним салоном і високими технічними даними. Можливо, замість медичної комісії з її примітивним обстеженням водій повинен періодично проходити психофізіологічне тестування. Тоді з'являться стимули до самовиховання, а значить, і до підвищення культури водіння, що відображає потреби нашого механізованого суспільства і водночас сприяє підвищенню культури нації.

ПСИХОЛОГІЯ ПЕРЕВТОМИ

Підвищення аварійності в темну пору доби є наслідком перевтоми, бажання поспати. У цьому випадку крім підбадьорливих засобів, таких, як кава, можна рекомендувати аутогенне тренування, програму якого кожен культурний водій може скласти собі сам. Як приклад, наводимо текст такого тренінгу: *«Я ніколи не втомлююся, мені ще ніколи не хотілося спати за кермом. Я розумний, я сильний, моя воля не дасть мені заснути. Я можу заснути тільки в своєму ліжку. А сидячи сплять тільки дурні»*. Якщо такий текст водій прочитає кілька разів уголос, з різними голосовими модуляціями, то сон на якийсь час відступить. Психологія боротьби зі сном за кермом повинна бути знайома кожному водієві, тому що спокійна, безлюдна до-

рога, заспокійливий рівний гуркіт мотора для декого діють як колискова пісня.

Кілька слів про осліплення зустрічних автомобілів. Одне-два десятиліття тому зустрічні автомобілі перемикали далеке світло на близьке. Дзеркало заднього виду мало два положення, щоб уникнути осліплення від автомобіля, що йде позаду. Зараз дуже поширені галогенові лампи, вмонтовані в могутню оптику. Часом важко розрізнити, під яким світлом — близьким чи далеким — рухається зустрічний автомобіль. Проте осліплення дуже впливає на водія; він починає адаптуватися до обстановки через 5 — 40 с. За цей час може багато чого відбутися, поки відновиться гострота зору.

Особливо важливою є психофізіологічна реакція водія, від якої залежить і своєчасне гальмування, і ефективне маневрування. Відомо, що найкраща реакція в холериків, сповільнена — у флегматиків. Звичайно, немає способів, щоб переробити флегматика в холерика чи навпаки. Тому кожен водій, який володіє високою культурою водіння, добре знає себе та свої недоліки, і з цих позицій повинен уміло впливати на дорожню ситуацію.

Багато хто може заявити, що добре знає себе. Таким хотілося б заперечити, що будь-яка людина в певних психофізіологіч-

них умовах діє відповідно до показників своїх життєвих функцій, насамперед кров'яного тиску. Крім того, їзда на автомобілі пов'язана з хаотичним впливом на нашу психіку багатьох позитивних і негативних чинників, що в поєднанні пришвидшують чи уповільнюють сприйняття дійсності. Тому щоб підвищити швидкість сприйняття, флегматикам можна рекомендувати мажорну, джазову музику. Холерикам для зменшення їх запалу — мінорну, класичну музику. Але ні в якому разі музика не повинна голосно звучати.

Найважливішим культурологічним чинником діяльності водія є його надійність. Надійний водій — це той, хто вчасно і без пригод доставить вас за адресою. Надійність залежить і від психологічних чинників. Звичайно, вчасно і без халепи вас може доставити і водій психологічно ненадійний, але при цьому ви дуже ризикуєте. Абсолютного показника надійності водія немає, проте зрозуміло, що це в основному функція його розумової діяльності. Минули часи, коли для керування автомобілем потрібні були великі фізичні зусилля. Тепер майже на всіх транспортних засобах є підсилювачі керма, гідрогальма та автоматичні коробки передач.

Непрямим показником надійності водія є його культура як відображення його майстерності водіння та психофізіологічних особливостей, що спрямовані на зниження дорожнього ризику. Під дорожнім ризиком слід розуміти сукупність усіх чинників ризику: технічний стан автомобіля, стан нервової системи водія і динаміку фізіологічних процесів, його загальний стан здоров'я, що не призводить до катастрофічних наслідків (інфаркт, інсульт, різкі болючі приступи); безкомпромісну їзду, що повністю гарантує уникнення зіткнень з партнерами по дорожньому руху, а також їзду без порушення Правил та без зауважень з боку дорожньо-патрульної служби.

У багатьох наших співгромадян, на жаль, здоров'я слабке. Дехто потребує психотерапевтичної підтримки, дехто має слабкий зір і не носить окулярів, дехто емоційно неврівноважений. Проте всі можуть бути водіями, якщо оволодіють культурою водіння і пам'ятатимуть, як багато від неї залежить.

Багато водіїв і після отримання посвідчення водія продовжують навчатись, читають спеціальну літературу, цікавляться змінами в Правилах дорожнього руху. Та є й ті, хто, отримавши

«права» років 30 тому, навіть не цікавляться новими знаками дорожнього руху. Такі водії ненадійні, незважаючи на їх великий досвід водіння і добре знання будови автомобіля. Потреба в поповненні знань і здатність їх засвоювати — непрямий показник психофізіологічної активності.

Часом для характеристики надійності водія не вистачає його рівня освіченості. Будь-якому водієві потрібні самовладання і воля. Не маючи таких якостей, він втрачає здатність застосовувати знання і досвід у складних дорожніх ситуаціях. Волю і самовладання буває важко виявити в момент емоційного напруження, що супроводжується підвищенням частоти пульсу і кров'яного тиску. Водночас у момент емоційного напруження відбувається активний розумовий пошук виходу із ситуації, що склалася. Як свідчать дослідження, після великого емоційного напруження відбувається спад активності і знижується уважність, що особливо характерно для холериків і сангвініків. Що стосується меланхоліків, то після емоційного напруження в них відбувається різке зменшення уваги та надійності, одночасно проявляється психічна перевтома. Такому водію необхідно на якийсь час зупинитися і привести свої почуття в порядок.

Для водія з низьким рівнем культури особливо небезпечні стресові умови, коли перенапруження позначається на його надійності, зростає дорожній ризик. Водночас може виникнути і зворотна ситуація, коли психічне недовантаження (наприклад, недостатньо дорожньої інформації, млявий рух, немає зустрічного потоку автомобілів) призводить до загальмованого стану нервової системи і психіки, внаслідок чого збільшується час реакції, з'являється втома і зменшується надійність такого водія. Звичайно, не всі водії схильні до цього однаково. Слід згадати про самодисципліну, яка є безпосередньою характеристикою культури водія.

Узагальнюючи викладене, слід зазначити, що надійність водія не пов'язана з пересуванням на малих швидкостях і не залежить від технічної характеристики його автомобіля. Це функція культури водія. Важливим елементом його культури є вміння утримуватися від вживання алкоголю та наркотиків. Щоб запобігти вживанню алкоголю, що є найбільш доступним наркотиком, потрібні серйозні заходи всього суспільства, у тому числі з боку родини, співробітників, служби безпеки дорожнього руху, медичних установ. Для боротьби з цим злом має бути мотивація.

Наслідки сп'яніння виявляються на другий-третій день, коли вміст алкоголю в крові є достатнім для декоординації дій водія, психологічної пригніченості, загального хворобливого стану, що може призвести до дорожньо-транспортної пригоди.

Водії повинні мати почуття власної гідності. На жаль, їхня поведінка часто буває зухвалою, особливо під впливом спиртного, коли вони перестають критично мислити, забувають про матеріальні й моральні цінності, поведуться безвідповідально.

Переважає більшість водіїв не сідає за кермо в п'яному і напівп'яному стані. Проте може скластися така ситуація, коли важко втриматися від вживання алкоголю. Такого можна чекати від людей безвольних, таких, що легко піддаються чужому впливу.

Культура водія зобов'язує в разі потреби займатися антиалкогольним та антинаркотичним самовихованням за індивідуальною програмою, у ході реалізації якої необхідно чітко усвідомити, що будь-які експерименти є небезпечними і що треба вміти протистояти впливу обставин. Слід цікавитися європейським досвідом»

У літературі досить популярно розглядається вплив алкоголю на шлунок, тонкий кишечник, печінку. Проте слід наголосити, що алкоголь згубно впливає на розумову діяльність і органи чуттів. За лічені хвилини він досягає головного мозку і сповільнює його діяльність. Він погано впливає як на запам'ятовування, так і на виділення інформації з пам'яті. Одночасно знижуються зір, слух, порушується керування м'язами, уповільнюється швидкість реакції. У такому стані водій стає неуважним, швидко втомлюється, поступово втрачає над собою контроль і, як правило, недооцінює дорожньої ситуації. Озброєний автомобілем, він стає соціально небезпечним. До речі, водіння автомобіля напідпитку добре помітне збоку. Це нервовий рух, петляння, недодержання інтервалів (у тому числі й перед перехрестям), затуманений погляд водія, нехтування безпекою. Кожен водій повинен пам'ятати, що вживання алкоголю призводить до передчасної втрати здатності водити автомобіль. Водночас люди стримані, з високою культурою здатні водити машину й у віці понад 80 років.

Серед водіїв поширений такий психологічний феномен, як «стадне почуття». Це виправдання недозволеності. Якщо хтось порушив Правила дорожнього руху, то інший вважає, що можна порушувати і йому. Таким є виправдання власних проти-

правних дій. Немов за ватажком череди, за порушником прямують інші, не думаючи, до чого це може призвести. На жаль, прикладів цього досить багато. Так, якщо біля знака «Зупинка заборонена» зупинився один автомобіль, то негайно поряд зупиняються й інші. При цьому не завжди звертають увагу на знак, достатньо чийогось прикладу.

Відповідно до уявлень про культуру водія кожен повинен нести відповідальність за свої вчинки. Посилання на чужі провини слід вважати несерйозними. «Стадне почуття» небезпечне тим, що призводить до масових порушень Правил дорожнього руху і вести з цим боротьбу не завжди легко.

Велику роль у становленні культури водія повинні відігравати викладачі курсів та автошкіл. Досі у навчальних закладах з підготовки водіїв автотранспорту культуру водіння як предмет не включено до програми. Викладачі вчать курсантів їздити швидко, а це іноді пов'язано з проявом нахабства, тобто з дорожнім безкультур'ям. Спокійна їзда дає можливість їздити обережно, а отже, є час подумати про водіїв автомобілів, які рухаються поруч, проявити стосовно них культуру.



Запитання і завдання для самоконтролю

1. Які причини емоційного напруження водіїв?
2. Назвіть причини неухважності в дорозі.
3. Які механізми керування емоціями ви знаєте?
4. Які є способи подолання перевтоми?
5. Назвіть чинники надійності водія.
6. Які чинники впливають на реакції водія під час гальмування та маневрування?
7. Що таке «стадне почуття» і яка небезпека його прояву?



СУБ'ЄКТИВІЗМ

Для кожного водія передусім важливо оцінити особисте ставлення до дорожнього руху. Непросто визначити мету, якої необхідно досягти сьогодні, завтра, післязавтра. Але якщо суб'єктивні цілі є стабільними, то проблема спрощується. Таку мету можна охарактеризувати стисло: *управляти автомобілем і паркувати його потрібно таким чином, щоб не завдавати ніяких незручностей ні водіям, ні пішоходам.*

Проте таку просту мету зовсім непросто реалізувати. Багатьом у цьому заважають власний характер і матеріальна забезпеченість. На жаль, ця категорія водіїв певною мірою формується і за рахунок тих, хто не дуже обізнаний з моральними і фізичними стражданнями і переживаннями, кого мало хвилюють незручності інших водіїв.

У формуванні культури водія головну роль відіграє особистість. Звичайно всі, хто бажає, одержують посвідчення водія, проте одні їздять краще, інші — гірше. Одні швидко набувають професіоналізму, інші — повільніше. Одні з повагою ставляться до учасників дорожнього руху, інші — егоїстично. Одні цінують тільки свій час, інші розуміють, що кожен може

поспішати. В деяких водіїв перевагою є ентузіазм, в інших — обережність. Кожен водій являє собою психологічний симбіоз.

Те саме приблизно можна сказати і про автомобілі. Вони бувають старі й нові, різних марок, різної маневреності, різної динаміки розгону, різної довжини гальмівного шляху, працюють на різному пальному. Звідси і вимога про необхідність гармонії в русі транспорту, що ґрунтується на гармонії в діях самих водіїв. А це немислимо без взаємної поваги, а іноді й взаємної симпатії.

Культурним водієм можна стати легко, некультурним — також легко. Часто водії з високим рівнем культури поводяться некультурно. Усе починається із самонавіювання і переконання. Можна розвивати культуру водія, а можна вдовольнитись антикультурою. У першому випадку зростає гарантія безаварійної їзди, у другому — збільшується дорожній ризик. У першому випадку поїздка часто буває тривалою (адже комусь треба поступитись). У другому — різкі розгони і гальмування, нехтування знаками дорожнього руху у кращому разі призводять до нервового збудження. Перший водій керується розумом, другий — емоціями. Перший їде впевнено, другий думає про те, як відвернути увагу дорояського автоінспектора, який звичайно з'являється зненацька.

Культура водія формується в подоланні страху, гніву, ненависті.

СТРАХ

Пов'язаний з подоланням заздрості, невдачі, боягузтва. Якщо вдасться позбутися страху, то одночасно зникнуть і перелічені проблеми. Водій відчуває страх, тому що передбачає небезпеку. Крім того, страх може бути і результатом негативного досвіду. Звичайно страх можна ліквідувати розслабленням. Та в умовах дороги це може бути небезпечно. Кращий засіб — це самонавіювання про те, що нічого поганого не трапиться. Позбавившись багатьох думок та оволодівши собою, водій зможе звернутися до підсвідомості і вчасно помітити небезпеку, що наближається.

г ш в

Може бути різкою та агресивною відповіддю на дорожні перешкоди та образу на інших учасників дорожнього руху або на

несправедливі дії інспекторів дорожньо-патрульної служби. Несправедливість — це ілюзія, яка в стовідсотковому вигляді не існує. Ілюзія формується на основі різних точок зору. Порушенням почуття справедливості є заздрість.

НЕНАВИСТЬ

Пов'язана зі страхом. Водій, вільний від страху, не може ненавидіти. Наприклад, автомобіль, який їде попереду, різко перетнув лінію вашого руху. Якщо ви вдались до різкого гальмування (через страх зіткнення), то з'являється почуття ненависті.

Якщо водій в умовах напруженого дорожнього руху зуміє подолати свій страх, гнів і ненависть, то з'явиться основа для самоствердження в культурі водіння, її складові — песимізм, щастя, безпечна дорога, віра в культуру інших водіїв.

Песимізм. Песимізм пов'язаний з почуттям провини, що веде до невпевненості. Почуття провини викликає відповідальність. Часто можна спостерігати, як після порушення дорожнього етикету водій починає скрупульозно додержувати Правил дорожнього руху.

ЩАСТЯ

Усі розуміють, що це таке, але розуміють по-різному. Щастя для водія також має безліч форм, серед них: безаварійна їзда, технічна безвідмовність автомобіля, безконфліктність щодо інших учасників дорожнього руху. Кожен може визначити щастя, виходячи з професіоналізму і ментальності. Щастя має безліч складових, які в сукупності можуть зробити водія щасливим. Без них людина не стає нещасною, тому що в кожного є сильніші чинники: сім'я, побут, робота, здоров'я. Постійно зосереджуючи увагу на культурі інших водіїв, можна послабити контроль над собою, що призведе до нерішучості, яка паралізує власні дії. Дорога, що веде водія до висот культури, повинна бути спокійною, і той, хто їде цією дорогою, має порівнювати свої можливості з можливостями інших. Для цього слід реалізовувати кращі якості й обмежувати гірші. Не можна вдовольнитись малою культурою, вона може бути тільки всеосяжною. Адже неможливо відвикнути від куріння, звівши кількість сигарет до мінімуму.

На шляху до культури постійно трапляються водії, які викликають стадне почуття порушень Правил дорожнього

руху і дорожнього етикету, нехтують інтересами і спокоєм інших водіїв.

Віра в дієвість культури водіння допомагає подолати невпевненість і сумніви. Завдяки цьому людина стає доброзичливою, що можна виразити такими фразами: «Я пропускаю вас, я вам не перешкоджаю».

Багато водіїв погано знають елементи культури дорожнього руху і тому відповідальність за дорожні невдачі звичайно перекладають на інших. Проте слід передбачати наслідки будь-якої дорожньої ситуації. А для досягнення успіху керуватись волею і розумом.



Запитання і завдання для самоконтролю

1. Назвіть психологічні складові культури водія.
2. Які характерні прояви страху ви знаєте?
3. Які характерні прояви оптимізму вам відомі?
4. Як ви розумієте поняття *щастя* для водія?
5. Який шлях водія до висот культури?



КУЛЬТУРА в щ н о с и н МІЖ ВОДІЄМ ТА ІНСПЕКТОРОМ ДАІ

Усі водії незалежно від того, якими питаннями безпосередньо займаються, який рівень освіти та культури в кожного, повинні вміти спілкуватися з інспекторами дорожньо-патрульної служби, встановлювати контакти. Це елемент їх професіоналізму. Успішність дорожньої дисципліни визначається особистою ініціативою та досвідом водіння. Мистецтва спілкування важко навчитись по книжці, а життєвий досвід не завжди підказує правильні рішення.

Необхідною рисою водія, без якої неможлива його успішна діяльність, є вимогливе ставлення до самого себе. Його особисті якості в спілкуванні з інспектором стають інструментом. І цей інструмент необхідно весь час підтримувати в повному порядку відповідно до зростаючих вимог загальної культури.

Так, неспроможність конструктивно розв'язувати внутрішні конфлікти викликає у водія нагальну потребу позбутися емоційного напруження. Не вірячи у свої сили, водій у багатьох ситуаціях намагається сперечатися з інспектором, демонстру-

вати свою перевагу в знанні законів, наголошувати на помилкових уявленнях міліціонера. Таким водієм керує бажання показати свою зверхність і зняти емоційне напруження.

Важливим моментом спілкування є вміння водія тактовно вислуховувати зауваження інспектора. Мистецтво слухати можна виразити такими тезами:

ніяких побічних думок;

поки ви слухаєте, не слід обдумувати наступне запитання чи контраргументи;

потрібно зосередитись на суті сказаного.

Навіть досвідчені водії, вислуховуючи автоінспектора, можуть припуститися таких помилок:

звернути увагу на голі факти;

віддалитися від предмета розмови, що може призвести до втрати логіки.

Під час розмови не слід суперечити відкрито і грубо, оскільки в такому разі розмова може перетворитися в сварку. До позиції інспектора варто ставитися з повагою, оскільки зневажливе і зарозуміле ставлення ускладнює спілкування. Потрібно визнати правоту інспектора (якщо для цього є підстави) і бути стриманим у відповідях. Тон відповіді повинен бути спокійний і дружній, навіть якщо зауваження інспектора мали уїдливі характер. Слід контролювати власні емоції.

Складовими професіоналізму інспектора є чесність і порядність у ділових відносинах. Обман водія не може бути основою для нормального процесу спілкування. Адже якщо він розкриється, то можуть бути вжиті адміністративні та карні санкції.

В етичному плані інспектор повинен виявляти терпимість, довіру, розуміння і бути відвертим з водієм. Потрібно бути тактовним, особливо в спілкуванні із жінками, інвалідами, людьми літнього віку, виявляти до них гуманність і шляхетність, уважність і люб'язність. Якщо перед вами резидент нашої держави, то будьте вельми делікатні, тому що вам, напевно, мало відомо про етику ділового спілкування, прийняту на його батьківщині.

Важко здобути репутацію гарного інспектора. А от втратити її можна через дрібниці: нагрубити, обманути, не виконати обіцянки.

Кожен **інспектор** повинен:

поважати себе як особистість і з повагою ставитися до всіх водіїв;

усвідомлювати, що професійна репутація вища понад усе;
цінувати співпрацю;
пам'ятати, що інспектора компрометує розгубленість;
бути терпимим до недоліків.

Інспектор має бути активним, що виявляється в різноманітті його прийомів спілкування. Діяльність інспектора характеризується не тільки цілями, а й мотивами. Він повинен бути зацікавлений в авторитеті своєї установи. Ділові взаємини з водіями встановлюються в процесі виконання службових обов'язків. Між інспектором і водієм можуть виникнути і особисті взаємини на основі спільних інтересів, симпатії, спільності поглядів. Позитивні взаємини істотно впливають на самопочуття і працездатність.

Перед початком роботи інспектором дорожньо-патрульної служби кожний претендент на цю посаду повинен відповісти на такі запитання.

- Чи зуміє він ефективно розмовляти з водієм?
- Чи знає він, які слова потрібно сказати на початку розмови?
- Що він може сказати про водія, який стоїть перед ним, спираючись на його вигляд, позу, жести, манеру говорити?
- Що можна прочитати в очах водія?
- Чи можна за рухом очей визначити його внутрішній стан?
- Чи здатні ви зрозуміти водія?
- Чи зможе водій зрозуміти вас?
- Чи зможете ви подивитися на себе очима водія?
- Чи спроможні ви володіти собою в конфліктній ситуації?

Безконфліктна поведінка інспектора стосовно водія — це невід'ємна частина його професійної етики. Вона впливає з умінь, навичок і знань у сфері дорожнього законодавства. Законотрухняність інспектора, орієнтація на справу, чесність, конкуренцію без порушення моралі — усе це етичні норми підтримки порядку на дорогах. Дорожньо-патрульна служба повинна мати авторитет серед водіїв. Це чинник довіри водіїв до держави, до закону. Імідж — це тонке поняття. Варто водієві хоч раз зіткнутися з непрофесіоналізмом чи брутальністю інспектора — і репутація всієї Державної автоінспекції може різко упасти в його очах. Отже, імідж дорожньої міліції залежить від кожного інспектора, від усіх співробітників патрульної служби.

Доцільно згадати про дарування сувенірів (фірмові календарі, візитні картки, блокноти, ручки, значки тощо) інспекторам. Це свідчить про те, що водій розраховує на справедливість інспектора і хотів би встановити з ним тривалі відносини. Можливим є також зворотний процес — дарування сувенірів інспекторами, що прийнято за кордоном. Такими сувенірами можуть бути пам'ятки водіям, умови конкурсів, дорожні схеми та інше. Сувеніри повинні бути у визначеній кольоровій гамі. Їх варто вручати тактовно з короткими побажаннями або з жартом.

Ось кілька порад з етики поведінки інспектора.

- > Якщо водій, з яким ви розмовляєте, не цікавиться законодавством, то ви повинні тактовно роз'яснити його значення.
- > Якщо водій пропонує свій автотранспорт для ваших справ, тактовно відмовтесь.
- > Будьте поблажливі, не дорікайте. Поясніть, чого саме він не врахував.

У відносинах інспектора та водія насамперед повинна бути коректність. Найкраще під час спілкування обом залишатися на позиціях емоційної нейтральності, тобто стримано ставитися один до одного, не виявляючи ні симпатій, ні антипатій. Особливо варто бути стриманим з працівниками дорожньо-патрульної служби за межами їхньої діяльності (у театрі, у магазині, на пляжі), зокрема, не бути фамільярним, не звертатися з особистими проханнями.

Якщо водій незадоволений і збирається скаржитися, він може скористатися даними з нагрудного знака, носіння якого є обов'язковим для всіх дорожньо-патрульних інспекторів. Інспектор повинен також мати спеціальну записну книжку, куди вносяться дані про водіїв, про власні обіцянки, про зміни в дорожньому законодавстві.

ЕТИКЕТ ІНСПЕКТОРА ДОРОЖНЬО-ПАТРУЛЬНОЇ СЛУЖБИ

Інспектор повинен бути суворий і вимогливий і водночас — привітний і ввічливий. Він має цінувати час водіїв і не цікавитися їхніми проблемами. Якщо інспектор будує свою роботу на основі етичних норм, то він економно витрачає час.

Діяльність інспектора відбувається в постійному спілкуванні з водіями в рамках Правил дорожнього руху і посадових інструкцій. Отже, багато чого залежить від поведінки обох сторін. Тут ні інспектор, ні водій не мають можливості вибрати партнера. На відміну від судового процесу водій не може виразити недовіру інспекторові. Тобто спілкування має вимушений характер, при якому можуть виникнути як симпатії, так і антипатії. Перші можуть привести до ситуації, орієнтованої на особисті взаємини, результатом чого може бути спроба дати хабара як способу уникнути матеріальної, а можливо, і кримінальної відповідальності. Антипатії можуть призвести до конфлікту. Зважаючи на це, етикет дорожньо-патрульної служби вимагає додержання принципу емоційної нейтральності.

Автоінспектор не повинен переоцінювати значення своєї діяльності, влади, власної посади. Він має пам'ятати, що різні постанови щодо покарання водіїв і залучення їх до відповідальності приймаються не завжди колегіально, хоча саме рішення іноді попередньо обговорюється. У будь-якому випадку не повинно бути ворожості до водія. Кожен інспектор повинен усвідомити, що вплив на водія здійснюється не тільки за допомогою законодавства і методів адміністративного впливу, а й за рахунок особистих рис, що забезпечують йому довіру та повагу водія. Тож важливими є також його інтелект, менталітет, здібності, знання механізмів державної служби дорожньої міліції.

Ще один момент, про який необхідно пам'ятати інспекторові, — це додержання межі добрих взаємин з водіями, щоб у

потрібний момент виявити неупередженість, щоб інтереси справи не суперечили особистим інтересам інспектора та водія.

Уміння продуктивно спілкуватися з автоінспектором — важлива професійна риса водія, необхідний елемент його культури. Адже автоінспекторові іноді важко бути ввічливим і уважним, коли перед ним проходить низка людей, серед яких трапляються люди нервові, збуджені, які погано чують, слабо міркують, повільні в рухах.

Будь-яка взаємодія водія з інспектором починається з установлення контакту. Якщо цього міліціонера ви бачите вперше, то особливе значення має перша емоційна реакція. Вона, безумовно, повинна бути позитивною, тобто словами, жестами необхідно виразити якщо не радість, то, у всякому разі, привітність, бажано посміхатися. Уміння професійно увійти в контакт створює основу успішної розмови і є важливою рисою водія в очах автоінспектора. Контакт не стільки залежить від того, що говорить водій, скільки від того, як він тримається.

Для більшої виразності мова повинна супроводжуватися жестами. При цьому зміст жестів має відповідати змісту слів. Це допоможе інспекторові зрозуміти ставлення до нього водія.

Серед жестів, які означають відкритість, можна виділити такі: розкриті руки, розстібання піджака. Жести, що супроводжують конфліктні ситуації: руки, схрещені на грудях. Жести критичної оцінки: рука біля шиї, підборіддя на долоні.

До жестів уважного прислуховування до мови інспектора можна віднести: схиляння набік голови, почісування підборіддя, пощипування перенісся, повільне й обережне зняття окулярів і протирання скла.

Зовсім небажаним у контакті «інспектор — водій» є ходіння.

Інспектор повинен дивитися на водія, оскільки відомо, що коли не дивляться прямо, то щось приховують.

Якщо водій не дивиться на інспектора, його погляд спрямований убік, то це, безумовно, дратує інспектора.

Іноді буває, що в процесі розмови водій розвертається і прямує вбік. Така поведінка свідчить про те, що він хоче побороти психічне перевантаження. У цій ситуації водія треба чимось зацікавити (зменшенням штрафу) з тим, щоб він повернувся до вас обличчям і подався вперед.

Дотик чи легке потирання носа є знаком сумніву. Якщо водій вчасно зверне увагу на такий жест автоінспектора, то він зможе повернути розмову в Інше русло. *Не можна давати водію найменшої можливості сумніватися в тому, що говорить інспектор.*

Іншим важливим елементом контакту є врахування відстані між інспектором і водієм. Тут необхідно мати на увазі:

1) спілкування на відстані до 1 м вважається притаманним для близьких людей і друзів і неприйнятним для дорожньо-патрульної служби;

2) відстань 1 – 3 м є оптимальною для контакту;

3) відстань понад 3 м - це відстань байдужості. Ніколи не слід розмовляти на такій відстані.

Найкраща відстань для бесіди — це 1,5 м, і бажано, щоб поруч ніхто не стояв.

Водій повинен уміти не тільки говорити, а й уважно вислуховувати. Тому доречними є такі рекомендації водіям:

- > намагайтеся стримувати себе, щоб не перервати мову інспектора, дайте йому можливість повністю висловитись, покажіть, що вам цікаво його слухати;
- > дайте міліціонеру час висловитись, не показуйте своєю поведінкою, що вам важко його слухати;
- > виявіть повну увагу до інспектора дорожньо-патрульної служби кивком голови, вигуком, зауваженням;
- > повторіть висловлення інспектора, щоб гарантувати себе від незрозумілого і водночас показати, що ви його правильно зрозуміли;
- > уникайте поспішних висновків, постарайтеся зрозуміти хід думок працівника правопорядку;
- > не загострюйте уваги на фінансових можливостях (не лицемірте);
- > у розмові з інспектором не відволікайтесь;
- > поки інспектор говорить, подумайте про те, що ви йому надалі скажете.

Для підтримки бесіди з інспектором краще задавати запитання, аніж вдаватись до монологів. Запитання налаштовують інспектора на конструктивний лад, і він готовий з розумінням поставитись до ваших проблем. Ні водію, ні інспекторові не слід задавати запитання, що вимагають відповіді «так» чи «ні», тому що в такому разі є елемент примусу.

Під час контакту інспектора з водієм послідовно з'ясовуються такі питання

1. Випадковий порушник Правил дорожнього руху чи постійний?
2. Які в нього наміри?
3. Яке в нього фінансове становище?
4. Чинник переваги (одяг, манери).
5. Чинник привабливості.
6. Ставлення до законодавства.

Для відповідей на запитання інспектора водій подумки може налаштуватись на нього. Для цього необхідно психологічно прийняти його позу і говорити в такому самому темпі. Дуже важливо перебороти фонетичний бар'єр (неприйняття темпу мови, неадекватність мови і жестів, невідповідність змісту мови його стилю). Професіоналізм інспектора полягає ще й у тому, щоб перебороти бар'єр нерозуміння, привернути увагу водія до своєї особи і виробити переконання в необхідності строгого дотримання вимог дорожнього законодавства. А для цього інспекторові важливо справити враження на водія. Можна (дуже обережно) проявити зацікавленість і спробувати знайти взаємоприйнятне рішення.

Інспектор дорожньо-патрульної служби — це її центральна ланка. Його особисті риси, теоретична підготовка, знання законодавства, майстерність — усе це визначає процес підтримки порядку. А тому інспектором не може бути випадкова людина.

Інспектор повинен добре орієнтуватися в настроях водія, серйозності його намірів, розуміти суспільну орієнтацію, володіти методами переконання, знати їх закони, вести розмову з урахуванням традицій, державних інтересів, звичок, потреб, національних особливостей.

З цього погляду до інспекторів висуваються такі загальні вимоги:

- > давати вичерпні відповіді на всі запитання;
- > постійно аналізувати та узагальнювати відповіді водія;
- > постійно удосконалювати свій імідж;
- > завойовувати абсолютну довіру;
- > вивчати місцеві й релігійні традиції і звичаї;
- > досконало знати дорожнє законодавство і будову автомобіля.

Психологія спілкування не тільки передбачає взаємодію інспектора та водія, а й вивчає всі їх аспекти як окремі психологічні об'єкти.

§ 7. Культура відносин між водієм та інспектором ДАІ

Психологія інспектора характеризується прагненням до психологічного комфорту, тобто до задоволеності своєю роботою. Цей комфорт досягає апогею в момент додержання законів. Навіть якщо інспектор не на поліг на своїй точці зору, однак він може відчувати задоволення, споглядаючи себе в процесі розмови. Його авторитет серед водіїв та інших дорожніх інспекторів виявляється в манері спілкування, у розв'язуванні проблемних та конфліктних ситуацій.

Цей авторитет пов'язаний із процесом психологічного наслідування, коли інші інспектори, особливо молоді та малодосвідчені, починають наслідувати, а це веде до формування активної позиції, а в перспективі — до створення команди.

З погляду філософії, розрізняють два типи особистості інспектора:

- > *закордонний*. Благословляє і популяризує західні стандарти дорожньої поліції, маніпулює свідомістю людей;
- > *національний*. Характеризується цілісністю, оптимізмом, працездатністю; йому близькі національні особливості та історичні традиції держави. Такому інспекторові притаманні: свідомість (відповідальність, бажання додержувати законодавство), професіоналізм (глибоке знання законодавства і психології особистості), морально-етичні риси (правдивість, самостійність, твердість, рішучість, культура, скромність, чуйність).

Гетерогенна маса водіїв складається з цікавих і реальних порушників Правил дорожнього руху. Тут треба вміти відрізнити



одних від інших. Треба враховувати, що водій цінує конкретність і діловитість, пряму відверту розмову, що повинна відбуватися тільки на тлі позитивних емоцій (радості, привітності, розуміння гумору, посмішки і, можливо, навіть сміху). А якщо розмова пов'язана з негативними емоціями (суму, смутку, заздрості, обурення, напруженості) — швидше всього, вона буде тривалою.

Процес розмови немислимий без переконання і вселяння. Переконання — це сукупність прийомів впливу інспектора на водія, при якому інформація про закон перетворюється в поведінку, результатом чого і є виконання вимог Правил дорожнього руху.

Інформація про дорожнє законодавство повинна подаватися легко, ненав'язливо. Потрібно наголошувати на ключових моментах, таких, як сигнали світлофора, дорожні знаки. Засобом психологічного впливу на настрій водія, на його рішення не порушувати закон може бути жарт. Переконання інспектора буде ефективним за таких умов:

- > якщо він сам переконаний у справедливості закону;
- > якщо враховуються рівень культури водія, його сміливість та обережність у трактуванні законодавства, а також фінансові можливості;
- > якщо мова інспектора є конкретною;
- > якщо інспектор у розмові виявляє скромність.

А щодо вселяння корисності дотримання законодавства, то воно стосується почуття, тоді як переконання пов'язане з розумом і логікою. На відміну від переконання вселяння не потребує доказів і логіки. Воно може бути дуже корисним, а іноді чинить психологічний опір водію.

Щоб ефективно вдаватися до вселяння і сформувати у водія стійке бажання дотримувати законів, варто враховувати його вік, стать, характер, тимчасовий стан психіки.

У роботі інспектора вкрай важливим є перше враження про водія, що виникає під впливом його зовнішнього вигляду.

Що стосується безпосередньо впливу інспектора, то він повинен пам'ятати, що люди схильні йти за симпатіями, що виникають з першого погляду. Тому, незважаючи на свій внутрішній стан, інспектор має зустрічати будь-якого порушника дорожнього руху привітно, з посмішкою. Бажано першим привітатися і під час бесіди поставити традиційне європейське запитання: «Чим можу вам допомогти?!».

§ 7. Культура відносин між водієм та інспектором ДАІ

Процес спілкування інспектора та водія — це розмова з її інтонацією, темпом, голосовими модуляціями, що супроводжується жестами, мімікою, артикуляцією. За допомогою всіх цих прийомів можна навіть сидячи на стільці грати невеликі мізансцени. Звідси випливає, що будь-якій фразі повинен відповідати тон.

У сучасних моделях особистісних комунікацій сформульовано кілька тез. Реалізуючи їх, можна ефективно впливати на партнера:

- ^ приєднатися до подиху, пози, темпу мовлення і стилю мислення свого партнера;
- ^ вживати фрази для розвитку мислення і кмітливості партнера;
- підтримувати зручне для партнера співвідношення розмови і мовчання;
- підтвердити вагомі аргументи партнера.

На основі цих тез, безумовно, можна змінити, якщо це необхідно, поведінку водія, перевести його на інший рівень сприйняття інформації, що впливає із закону і пов'язана з точкою зору інспектора.

Щоб ефективно керувати розмовою з водієм, можна застосувати такі способи досягнення цілей:

- похвалити технічний стан і модель автомобіля;
- заохочувати водія в його постійному прагненні говорити;
- > наголосити на його компетентності;
- підтримувати його позитивні настрої;
- > зауважити про невідворотність дорожніх вимог.

Інспектор, який діє ефективно, не повинен починати спілкування з водієм з переліку його недоліків. Адже це призведе до того, що водій змушений буде захищатися. Бесіду інспектор має проводити за такою схемою.

1. Установити психологічний контакт із водієм і одночасно розповісти, наскільки важливо, з державних і соціальних позицій, додержувати Правил дорожнього руху. Робити це потрібно дуже тактовно, вживаючи короткі фрази, без усяких подробиць, застосовуючи метод нагадування. Водію потрібно дати зрозуміти, що на дорозі він є головною діючою особою.

2. Не підвищуючи голосу, вказати на помилки водія і пояснити, що потрібно терміново (і не терміново) зробити для їх виправлення, Робити це треба не зачіпаючи іміджу особистості.

3. Невеликий відступ від теми розмови дасть можливість зробити паузу для повного усвідомлення водієм ситуації.

4. Наголосити на позитивних моментах у діяльності водія.

У результаті такого спілкування з водієм інспектор заволодіє ініціативою, яка, без сумніву, створить усі передумови для отримання позитивного результату. Цей результат спрямує водія на пошук додаткових резервів уваги, кмітливості та обережності, щоб надалі не потрапляти в складні дорожні ситуації.

Проїжджаючи мимо дорожньо-патрульного інспектора, який несе свою службу, мало хто з водіїв задумується про нього як про особистість. Але ж це важлива фігура — забезпечує порядок і безпеку на дорозі. Він стоїть у непогоду, у чаду вихлопних газів. Служба змушує його постійно перебувати в напруженні. Більшість водіїв намагається його не помічати. Інші, благополучно проїхавши мимо нього, дякують долі.

Чому ж до нього така неповага з боку водіїв?! Адже кожний інспектор допомагає виїхати, викликає у разі потреби швидку допомогу, сприяє у розшуку викраденого автомобіля, здійснює затримання злочинця, запобігає аварійним ситуаціям. Тобто робить свою звичайну буденну роботу. Якщо він строгий і непідкупний, якщо він чесний і справедливий — треба йому сказати велике шоферське спасибі і проявити свою культуру стосовно службової культури інспектора дорожньо-патрульної служби.



Запитання і завдання для самоконтролю

1. Як сформулювати вимогливе ставлення водія до самого себе?
2. Яких основних помилок припускаються водії у розмові з інспектором?
3. До якої тактики нейтралізації зауважень вдається інспектор?
4. За якою схемою має проводити бесіду інспектор?



МАНЕРА СПІЛКУВАННЯ МІЖ УЧАСНИКАМИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Моральний аспект спілкування в системі «водій — інспектор дорожньо-патрульної служби — водій» для сприйняття культури водія має важливе значення, тому що кожен член цієї системи має свої цілі й способи відстоювання правоти. Щоб відносини в системі були оптимальними, мають бути внутрішні морально-культурні регулятори і не повинно бути місця для прояву егоїзму. Під час руху на автотрасі, де в разі дорожньо-транспортних пригод дуже великими можуть бути втрати, винятково важливими є прояв довіри між партнерами по дорожньому руху та інформування про свої наміри і дії як за допомогою бортової сигналізації автомобіля, так і за допомогою рук, а в деяких випадках — за допомогою голосу. Подача фарами далекого світла сигналу означає, що поблизу чергує інспектор дорожньо-патрульної служби. Останнім часом великого поширення набули сигнали за допомогою рук. Так, пропускаючи пішохода вперед, водій робить рукою знак запрошення. Під час посадки пасажирів водій показує рукою на крісло, пропонуючи сідати.

Культура водія насамперед спрямована на безаварійну їзду в гарному настрої. При цьому треба їхати так, щоб позбавити іншого водія страху і побоювань. Адже не секрет, що власники легкових автомобілів невеликих габаритів найбільше бояться наїзду на них великогабаритних транспортних засобів — трамваїв, троллейбусів, вантажних автомашин. Адже пошкодження тільки лакового покриття легкового автомобіля пов'язане з дорогим фарбуванням і, можливо, з рихтуванням.

Тривимірність мислення водія, що включає манеру водіння, навички і культуру, ґрунтується на моральних і соціально психологічних засадах.

Відображенням його культури є уміння і здатність партнерів по дорожньому руху спілкуватися один з одним. Ці якості виявляються як під час особистого контакту, так і в процесі взаємного руху. Безумовно, обидві форми спілкування пов'язані одна з одною. Проте характер особистих контактів залежить від виховання, від уміння стримувати емоції. Під час взаємного руху по дорозі багато що визначається Правилами дорожнього руху, але має посилюватись культурою водія.

Що стосується продуктивного спілкування, то, на жаль, цього не вчать ні в школах, ні в університетах. Це приходить з життєвим досвідом, який не завжди буває позитивним. На методологію нашого спілкування впливає також загальнонаціональна культура. Багатьом водіям властиві невизначеність мислення і невміння обґрунтовано висловлювати свої думки. Тому наведений узагальнений матеріал, що стосується спілкування людей, стане в пригоді не тільки в практиці водіння автотранспорту, а й у будь-якому іншому виді практичної діяльності.

Організувати спілкування на рівних — це складне психологічне завдання. Один має менторський, повчальний тон; інший чітко мислить і роз'яснює. Складається враження від зовнішнього вигляду водія, побічно впливає марка автомашини та її престижність.

Спілкуватися між собою водії повинні коректно, зрозумілою мовою. Зовсім неприпустимим є вживання «міцних» слів, грубих виразів. При цьому нерозумно посилатись на авторитети, родинні та дружні зв'язки. Безглуздою є аргументація своїми матеріальними можливостями. Обговорення спільних проблем часом має бути подібним до порад тій чи іншій стороні. Кожен

повинен виявити і фізичну, і ментальну дисциплінованість. Внутрішні сили і здібності мають спрямовуватись на вивчення співрозмовника і на відстоювання своєї позиції.

Одним із способів вивчення співрозмовника є тон його голосу, що виражається різними голосовими характеристиками, за якими можна судити про загальний психологічний стан, а можна і прогнозувати напрям подальшого спілкування.

Ось ці характеристики:

- г монотонний голос — нудьга;
- г повільне висловлювання — депресія;
- ^ дзвінкий голос — ентузіазм;
- ^ впливовий тон — подив;
- ^ різка мова — беззахисність;
- коротка голосна мова — гнів;

високий тон, мова «видавлюється» — розчарування.

Елементи самоаналізу становлять значний інтерес, оскільки з культурою водія пов'язане спілкування з інспектором дорожньо-патрульної служби. Варто враховувати, що будь-яка людина володіє сукупністю певних манер, звичок і жестів. Проте і вони можуть коригуватися з урахуванням конкретних ситуацій, а також змін у службовому і матеріальному становищі. Може вплинути й марка автомобіля.

Так, добре відомо, що біля знаків, які забороняють паркування машин, здебільшого стоять престижні іномарки, водіння яких додає і впевненості, і нахабства водіям. А порівняно з вартістю їх авто штраф, що його накладе автоінспектор, якщо в цей момент нестиме службу на даній ділянці, зовсім незначний.

Кожна людина буває в ролі актора, що грає мізансцену. Так, для інспектора, який діє суворо за службовою інструкцією, сценарій, написаний фахівцями Державної автоінспекції, є обов'язковим для всіх співробітників дорожньо-патрульної служби.

Спілкування в системах «водій—водій», «водій—інспектор» — це комунікація на основі словесних і підсвідомих засобів спілкування, коли інформація передається і словами, і голосовими модуляціями, і інтуїтивно. Дуже багато можуть сказати саме очі, оскільки зіниці розширюються або звужуються залежно від настрою. Сердитий, похмурий, злісний настрій призводить до звуження зіниць. Веселощі, почуття гумору, емоційність, навпаки, сприяють розширенню зіниць.

Що стосується сценарію спілкування водія з інспектором, то кожен водій «пише» його сам і в міру набуття досвіду і порушень Правил дорожнього руху та роз'яснень інспекторами дорожньо-патрульної служби вносить до нього певні корективи. Так, углявши піднятий жезл, один водій зупиняється, виходить з машини і запитує: «Чим я вам не сподобався?!». Інший, не виходячи із салону, говорить: «Сержант, візьми "десятку", і я поїхав». Третій: «Відпусти, щоб у тебе не було неприємностей».

Такому водієві невтямки, як реагуватиме інспектор на подібну тираду. Але ж децю написано і на самому водієві. Наведемо деякі узагальнення.

> Людина опирається на одну ногу, а другу відставила вбік. Це свідчення впевненості в собі, наполегливості, товарищкості, відкритості характеру. Це поза людини, яка іноді виявляє зверхність.

> Опирається на одну ногу, ноги разом, одна нога зігнута. Сором'язлива і боязка людина, впевнена, що великі цілі досягаються поступово через багато дрібних кроків. Може проявити холоднокровність і розважливості. Якщо це холерик — може від надміру почуттів утратити контроль над своєю емоційністю. Стан емоційного піднесення (веселощів, радості) може призвести до того, що буде сказано щось зайве або пролунає безтактний жарт.

.> Опирається на обидві ноги, нешироко розставлені, випрямлені. Людина терпляча і витримана, має спокійний, урівноважений характер. Розважлива, практична, рухлива, комунікабельна. Для неї закон понад усе, і з нею приємно мати справу.

> Опирається на одну ногу, друга — позаду, поставлена на носок. Довірлива, допитлива, запальна, приваблива, можливо, навіть чарівна. Відкрита для спілкування на будь-які теми.

> Людина стоїть зі схрещеними ногами. Це свідчення обережності, чутливості. Поведінка значною мірою залежить від настрою. Це свідчить про серйозне ставлення до всіх життєвих питань.

> Часта зміна опорної ноги свідчить про непевність, боязкість, про те, що людину щось тривожить.

> Руки схрещені на грудях, що свідчить про неприступність, замкнутість, самовпевненість.

> Руки закладені за спину. Це ознака вдумливості, стриманості і навіть консервативності. Схоже, що перед нами — флегматик.

Невимушено тримає руки, трохи притиснуті до тулуба. Перед нами — незалежна особистість, проста у спілкуванні.

Звичка тримати руки в кишенях свідчить про байдужість, проблеми у спілкуванні, а також про егоїстичність. Це людина, на яку не можна покладатись.

Якщо для водія характерною є вертикальна жестикуляція, то це показник диктаторських якостей у його характері і свідчить про брутальність. Такий водій переконаний, що треба робити так, як він сказав, і заперечень не любить. Горизонтальна жестикуляція свідчить, що перед нами — водій або інспектор з демократичним характером, для якого особистість важливіша від фактів і який усвідомлює, що факти створюються людиною, а не навпаки. У разі хаотичної жестикуляції ми маємо справу з людиною, що характеризується стилем невтручання. Для такої людини байдужі й факти, й інспектор, і партнери по дорожньому руху.

Жінки часто тримають руку на талії, що свідчать про їхню амбіційність і рішучість. Водночас така поза вказує і на розважливості жінки.

Якщо ви хочете вплинути на когось, то зробіть так: сильно потріть долоні, потім спрямуйте вказівний палець у бік співрозмовника, і при цьому висловіть свою думку в категоричній формі. Вплине ваша біологічна енергія» Це можна застосовува-



ти в розмові водія з водієм, інспектора з водієм. Але не можна — у розмові водія з інспектором.

Рекомендації щодо спілкування в системах «водій — водій» і «водій — інспектор» наведено в табл. 2.

Таблиця 2

**СПІЛКУВАННЯ В СИСТЕМАХ «ВОДІЙ - ВОДІЙ»
І «ВОДІЙ - ІНСПЕКТОР»**

Рекомендації щодо спілкування	Способи реалізації рекомендацій
Думку потрібно висловлювати чітко й виразно. Якщо вона незрозуміла мені, то буде й іншому незрозуміла	Намагайтеся більше слухати, ніж говорити. Частіше вдавайтесь до пауз. Постарайтеся зрозуміти, що хоче ваш співрозмовник, і якомога довше не висловлюйте свої думки
У розмові слід зосередити увагу на кращих рішеннях, не забуваючи при цьому про принципові проблеми і способи їх практичної реалізації	Взаємоприйнятне рішення приходить нелегко. Важливо, як його реалізувати з урахуванням змін під впливом усіх умов
Якщо я — водій, то за результати свого водіння несу відповідальність як перед суспільством, так і перед іншими водіями → партнерами по дорожньому руху	Реалізація можлива тільки за умови, що обидві сторони розділять і успіхи, і прорачуки
Правила дорожнього руху в основному визначають, що і як повинен робити водій	Нетактовно залучати посадових осіб, які за особистим проханням допоможуть досягти необ'єктивного результату
Не турбуюся про те, що подумає про мене інша сторона	Викликає занепокоєння, що потрібно продовжувати уважно ставитись і намагатися зрозуміти, де проходить межа бравади
Соціальні питання зумовлюють роздратування, не хочу їх вислуховувати	Постарайтеся розв'язати питання завчасно і не доводьте розмову до соціальних аспектів
Усе, що цікавить співрозмовника, цікавить і мене	Співрозмовник є цікавою людиною, і в спілкуванні з ним можна децю почерпнути
Завжди знайду слова й думки, щоб пояснити свою точку зору	Якщо хочете висловити іншу думку, то спочатку дайте можливість своєму співрозмовникові висловитися повністю
Багато хто не вмів слухати і під час розмови часто перебиває інших	Частіше маневруйте в характері розмови, зберігаючи при цьому її тональність

Уявимо собі ситуацію: інспектор подав сигнал зупинити машину. Водій негайно відреагував і зупинився таким чином, що створив перешкоду для руху інших автомобілів, тобто порушив Правила дорожнього руху. Це і є передситуація для розмови з інспектором дорожньо-патрульної служби.

Інший водій вчинив інакше. Користуючись тим, що йому необов'язково залишати салон автомобіля і можна говорити з інспектором через опущене скло, він проїхав кілька десятків метрів, правильно припаркувався, але тим самим змусив інспектора пройти цю відстань. Це друга передситуація.

У першому випадку водій виявив повагу до інспектора і неповагу до правил паркування. Це суперечливо. Адже якщо ви не поважаєте Правила дорожнього руху, то не поважаєте і тих, хто їх контролює. У другому випадку виявлено повагу до Правил дорожнього руху, але неповагу — стосовно інспектора. У такому разі етично вийти з машини і підти йому назустріч.

Зрозуміло, що в такій ситуації розмова з інспектором може бути принциповою. Щоб згладити враження від передситуації, водій повинен мати навички спілкування і згідно з манерою поведінки інспектора підказати способи вироблення рекомендацій. Можливо, він unikне покарання.

Навряд чи комусь з водіїв вдасться взагалі unikнути дорожньо-транспортної пригоди. Навіть якщо його техніка водіння бездоганна і він педантично додержує Правил дорожнього руху. Немає повної гарантії щодо unikнення аварії через те, що поряд рухаються автомобілі, водії яких, можливо, не мають швидкої реакції, можуть розгубитися чи нахабні й безвідповідальні. Причиною дорожньо-транспортного випадку може стати також технічний стан автомобіля, у чому насамперед винен сам водій.

Або ось така ситуація: під час руху сталася аварія — бічне зіткнення двох легкових автомобілів, коли один із них, що рухався у правому ряду, намагався обігнати. Автотехніці завдано значних збитків: обидва автомобілі потребують рихтування та фарбування. Ці операції є дорогими.

Спочатку обидва водії перебувають у сум'ятті, вони повільно виходять зі своїх автомобілів, обходять їх навкруги й оцінюють те, що сталося. Причому все робиться з позицій своєї невинності. Потім формулюються категоричні твердження провини

кожної сторони. Звучать брутальність, докори, що підкріплюються лайкою, і на тлі всього цього логічно обґрунтовується звинувачення. Збоку іноді просто соромно спостерігати, як водії з'ясовують стосунки. Іноді емоції розпалюються настільки, що сторони готові кинутися в бійку.

Основні положення щодо поведінки водіїв викладено в Правилах дорожнього руху, і немає потреби в коментарях. Відомо, що у випадку дорожньо-транспортної пригоди автомобіль не можна зрушувати з місця, навіть якщо він перешкоджає вуличному руху; що потерпілим треба негайно надати медичну допомогу або відправити їх у лікарню. Відомо також, що необхідно записати адреси і прізвища безпосередніх свідків аварії.

Однак обидва водії ще до прибуття співробітників міліції повинні спробувати знайти рішення, вдаючись до такої методики:

- > проявити розсудливість і всіляко стримувати свої емоції;
- > у випадку, якщо одна зі сторін поводить себе занадто нервово, друга повинна всіляко уникати з'ясування. Зробити це можна за таких умов:
 - а) якщо повністю мовчати;
 - б) якщо висловлюватись у спокійному тоні, говорити тихим голосом з тривалими паузами;



в) якщо не реагувати на брутальність, лайку, докори, звинувачення, погрози;

г) якщо «бурхливий» водій стоятиме спиною до місця аварії і не бачитиме свого деформованого авто;

якщо не апелювати до свідків до прибуття дорожньо-патрульної служби і не втягувати їх у дискусію;

якщо не намагатись використовувати телефонне право.

Якщо діяти таким чином, то, ймовірно, що винуватець аварії визнає свою провину. А це істотно полегшить завдання слідчої групи служби безпеки дорожнього руху.

1 Запитання і завдання для самоконтролю

1. Розкрийте моральний аспект спілкування водія з водієм.
2. Як ви розумієте тривимірність мислення водія?
3. У чому полягає коректне спілкування водіїв?
4. Який ви знаєте спосіб вивчення співрозмовника?
5. Які персональні рекомендації щодо спілкування ви знаєте?
6. Як мають поводитися водії у випадку дорожньо-транспортної пригоди?

«



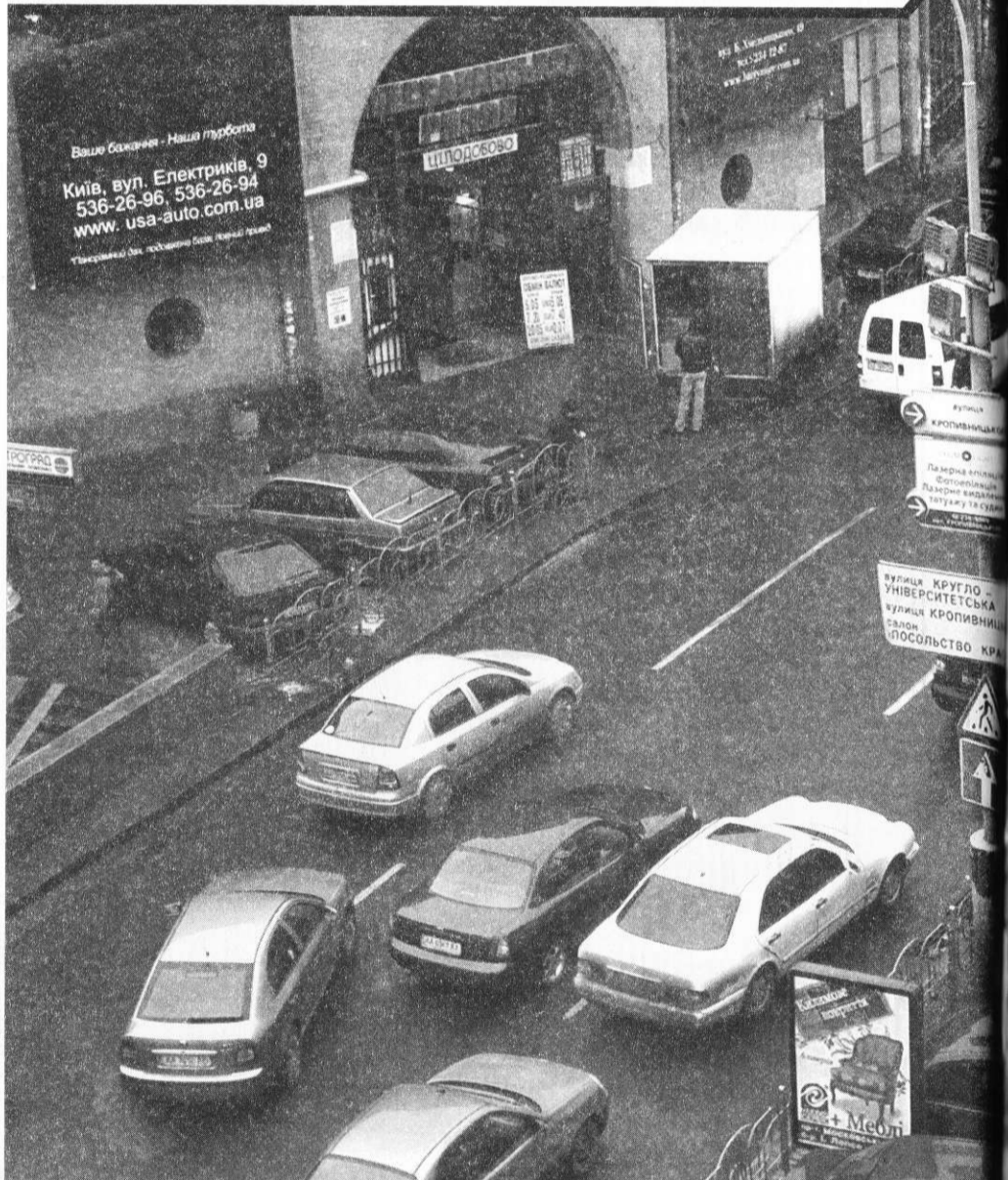
Mercedes S550
Panorama Sunroof, Long, 4 Matic

Салон-автомобіль
сигар та алкоголь

РОЗДІЛ

III

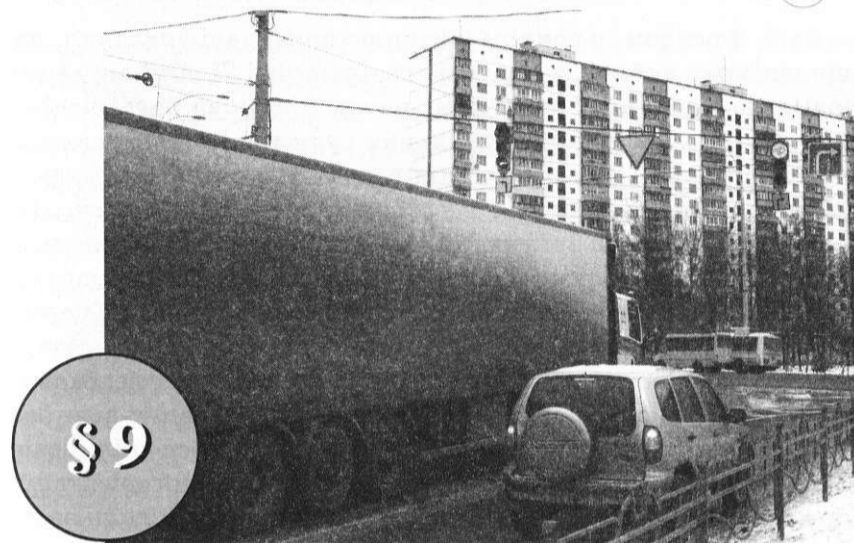
ДОРОЖНІЙ ЕТИКЕТ







Безумовно, кожне порушення Правил дорожнього руху свідчить про невисоку культуру водіння. Але при цьому треба розрізнити порушення Правил взагалі і дії проти конкретного водія в певній ситуації, що ведуть до ризику або аварії. Так, зупинка автомобіля біля знака «Зупинка заборонена» є порушенням Правил і не спрямована проти когось із партнерів по дорожньому руху», мабуть, зроблено для того, щоб водії платили за паркування). А якщо автомобіль швидко перешикується з лівого ряду у правий чи навпаки, що не заборонено ПДР, то порушує правила етики, оскільки створює ризик своїм партнерам. Проте є ціла низка порушень як ПДР, так і дорожнього етикету, зокрема принципів культури водіння. Це розмова по мобільному телефону під час руху, правий поворот з лівого ряду (крім кількох випадків), переїзд перехрестя на жовте світло світлофора тощо.



СТЕРЕОТИПИ УЧАСНИКІВ РУХУ ТА ЇХ РОЛЬОВА ПОВЕДІНКА

Дорожній етикет слід розглядати в системах «водій — пішохід» і «водій — водій». Ці системи можна аналізувати з погляду культури водіння, що створює безпечні умови для руху іншої сторони, не спричиняючи страху, образ і злості. Для цього вироблено систему правил.

Варто враховувати очевидне: зіткнення автомобіля з пішоходом навряд чи може зумовити серйозну деформацію кузова, а для пішохода може мати фатальні наслідки. Отже, ці системи не є рівнозначними. На жаль, багато пішоходів вважають, що Правила дорожнього руху їм необов'язково дотримувати. На думку інших, уся відповідальність під час руху лягає на водія. Дуже погано і вкрай необережно поводяться діти, дозволяють собі вибігати на проїжджу частину, за прикладом деяких дорослих, не завжди користуються пішохідними і підземними переходами. Незважаючи на те, що Державна автоінспекція МВС України систематично проводить у школах роз'яснювальну роботу щодо дотримання Правил дорожнього руху, статистика дитячого травматизму майже не зменшується.

За З. Фрейдом, у психіці людини є приховані уявлення, що виявляються в обмовах, забудькуватості тощо. Для спілкування водіїв це може бути істотним: паузи й обмови здебільшого свідчать про нещирість вербальних суджень і про неусвідомлені прагнення. При цьому слід розрізняти вербальні думки, тобто словесно виражені, і невербальні, тобто підсвідомі. Наприклад, вербально один водій грубить іншому, а невербально його побоюється. У цьому випадку невербальне здійснює моральний контроль за поведінкою. Можна говорити про те, що невербально всі водії дисципліновані, володіють високою культурою водіння, додержують дорожнього етикету, водночас вербально вони можуть висловлювати неправильні думки і навіть відстоювати їх силовими прийомами. Невербальні процеси спілкування водіїв дуже важливі, тому що сприяють психічній орієнтації, що добре помітно у відносинах водія та інспектора, коли водій підтримує точку зору охоронця дорожнього порядку, намагається бути його однодумцем і за допомогою такого прийому уникнути покарання за порушення Правил дорожнього руху. І це правильно, тому що суперечливість думок може призвести до конфлікту, а це не на користь водієві.

Активна діяльність дорожньо-патрульної служби протягом останніх років сприяла виробленню соціального стереотипу інспектора. Відповідно до цього стереотипу будь-який водій знає, які запитання і в якій послідовності будуть задаватись, який зміст може мати резюме. Одночасно склався соціальний стереотип водія, що порушує Правила дорожнього руху. Чомусь до водіїв переходять, навіть діти, часто звертаються на «ти». Так само на «ти» звертаються один до одного й конфліктуючі водії. Соціальний тип водія вантажного автотранспорту — це втомлена роботою людина, неохайно вдягнута. На її поведінку впливають своєрідні відносини на автопідприємстві, де звертання на «ти» є визнаною формою спілкування, незважаючи на вік. Такі водії, так само як і водії маршрутних таксі та автобусів, почувуються господарями на вулицях, і навіть інспектори дорожньо-патрульної служби намагаються звертатись до них на «ти» у відповідь на такі звертання на «ви».

Це незвична соціальна група. Добре відомо, що коли разом збирається кілька водіїв, то розмова йде тільки на автомобільні теми, і невербально сформоване уявлення про брутальність і

хвацькість автомобілістів вербально виражається в міцних слівцях, у наголошенні на своїй винятковості. Тут також відбувається навішування ярликів, наприклад, «має зв'язки в дорожньо-патрульній службі», «уміє уникнути відповідальності», «майстер з обгону» тощо.

Водіння автомобіля — це рольова поведінка водія, яка регламентується суспільством через Правила дорожнього руху і доповнюється його культурою, дорожнім етикетом, оскільки в умовах інтенсифікації дорожнього руху від водія вимагається реалізація усіх його внутрішніх можливостей. У деяких випадках виникають ситуації, пов'язані з дорожнім етикетом, коли культура водія посідає головну роль. Наприклад, перед перехрестям автомобілі зупиняються один за одним на невеликій відстані. Про цю відстань нічого не сказано в Правилах дорожнього руху. Проте згідно з культурою водіння задній автомобіль не повинен близько під'їжджати до переднього, тому що може з'явитись потреба у відкоті переднього, або в разі поломки передній автомобіль повинен мати можливість маневрувати і виїхати з ряду. Щодо додержання Правил дорожнього руху, то рольова поведінка водія може бути гарною чи поганою, а з погляду дорожнього етикету — позитивною або негативною.



На практиці сформувались різні стереотипи водіїв.

А — водій «Жигулі». Звичайно літня людина. їздить обережно, намагається бути ближче до тротуару, надіючись підібрати пасажирів. Іноді стоїть у черзі за пасажиром. Під час руху любить поговорити. Готовий надати технічну допомогу партнерові, що потрапив у біду. Люб'язний у розмові з інспекторами дорожньо-патрульної служби.

Б — водій іномарки. Таких водіїв є дві категорії: водій дорожньої іномарки, водій недорогої іномарки. Молодий або середнього віку. Іноді бере пасажирів, здебільшого жінок, щоб познайомитись. Манера їзди характеризується швидким розгоном і різким гальмуванням. Інших водіїв поділяє за марками їхніх автомобілів. Може сісти за кермо в стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння. Нехтує дорожньою інформацією, часто порушує Правила. Усіх співробітників дорожньо-патрульної служби вважає за хабарників.

В — водій громадського транспорту. Повільний, обережний, строго додержує вимог інструкцій. Під час руху дозволяє собі їсти, палити. До інспекторів дорожньо-патрульної служби ставиться як до колег. Люб'язний у взаємодії зі своїми партнерами по дорожньому руху.

Г — водій-жінка. Як правило, молода. їздить погано, її водійська культура ґрунтується на власній перевазі. Здебільшого не усвідомлює, що автомобіль коштує дорого. Манера водіння плавна. Ніколи не бере пасажирів. Безпомічна в разі найпростіших технічних несправностей. Тримає свій автомобіль у бездоганній чистоті. Надає перевагу малогабаритним автомобілям. Ніколи не свариться з партнерами по дорожньому руху. Перед інспектором хизується жіночою чарівністю.

Згідно з цими стереотипами і формується дорожній етикет, що охоплює стосунки між водіями, які часто мають стандартні форми. Тому потрібно володіти певною культурою, щоб у стандартних ситуаціях поводитись нестандартно. Наприклад, водій «копійки» (малолітражного автомобіля) створив ситуацію, за якої дивом вдалося уникнути аварії. Це карається, але перед вами літня людина, бідно вдягнута, психічно загальмована. Такій важко винести догану, до того ж він і сам усвідомлює ситуацію. Хтось із водіїв повинен проявити витримку, це прекрасна риса характеру.

Щоб говорити про переваги одного водія над іншим, потрібно враховувати цілий ряд фактів, що дають певну інформацію, серед яких — окуляри, нагороди, досвід. Крім того, варто мати на увазі й міру привабливості людини за її манерою розмовляти. Якщо зовні водій справляє гарне враження, то це дає підставу вважати його розумним, досвідченим, таким, що має високу культуру, додержує дорожнього етикету. Крім того, привабливість водія пов'язана з манерою його їзди і зовнішнім виглядом автомобіля.

Комунікація в системі «водій — водій», «водій — інспектор» ґрунтується на словесних і підсвідомих засобах спілкування, коли інформація передається і словами, і голосовими модуляціями, й інтуїтивно. Дуже багато можуть сказати очі, тому що зіниці розширюються чи звужуються залежно від настрою. Сердитий, похмурий, злий настрій призводить до звуження зіниць. Веселощі, почуття гумору, емоційне піднесення зумовлюють їх розширення.

Слід зазначити, що в нашій державі в основному розв'язано інформаційні питання з Правил дорожнього руху для населення не тільки в містах, а й у багатьох населених пунктах. Так, зроблено дорожню розмітку, і вона вчасно обновляється, діють світлофори, нерегульовані перехрестя здебільшого обладнано вказівними знаками «пішохідний перехід». Проте знаки часто залишаються непоміченими і водіями, і пішоходами. Правда, водій їх помічає швидше, оскільки зорієнтований на увагу до знаків дорожнього руху. Гірша справа з пішоходами, особливо з дітьми. Так, вважається, що на кожному перехресті повинен бути перехід. Насправді це не завжди так. Буває, що пішохідний перехід перенесено на 50—100 м у той бік, де рухаються щільні людські потоки, наприклад поблизу зупинок міського транспорту.

Слабким місцем у сучасній культурі водіїв є відносини з пішоходами. Безумовно, пішоходи менш дисципліновані, ніж водії, тому що не створено для них дорожньо-патрульної служби. Безумовно, культура пішоходів — це частина національної культури, що залежить, між іншим, і від економічної ситуації. Постійні матеріальні й побутові труднощі зумовлюють у людей несприйнятливості до дорожньої небезпеки. Крім того, існує суперечність «люди — автомобілі», оскільки багатьом людям,

як і раніше, придбання машини є недоступним, а власник автомобіля (особливо дорогої іномарки) сприймає бідно вдягнутих пішоходів з погляду своєї матеріальної переваги.

Культура пішоходів — це додержання Правил дорожнього руху з метою створення безпечних умов як для себе, так і для руху автотранспорту. Аналізуючи систему «водій — пішохід», потрібно наголосити на тому, що антикультурі пішоходів має протидіяти культура водіїв, і ні в якому разі водій не повинен вдаватися до вияву антикультури. Тільки таким способом можна уберегти людей від травматизму, навіть ціною матеріальних і фінансових втрат водіїв автотранспорту.

Говорячи про додержання дорожнього етикету, насамперед слід згадати про екологію атмосфери міст і населених пунктів, зокрема про автомобілі, двигуни яких роблять великі викиди газу в навколишнє середовище. Незважаючи на те, що держава зобов'язує всіх водіїв і власників автотранспортних засобів щоквартально проходити екологічний контроль і виставляти на лобовому склі спецталон, незважаючи на існуючу систему покарань, на наших дорогах рухається ще чимало автомобілів, як бензинових, так і дизельних, за якими тягнеться шлейф сизого диму. У цьому чаду неможливо дихати. Особливо цим виділяються дизельні автобуси, серед яких безліч імпортованих із двигунами, що виробили свій моторесурс. Від такого транспортного засобу партнерам по дорожньому руху доводиться триматися якнайдалі, тому що в повному розумінні слова можна знепритомніти. Звичайно, водій такого автомобіля чаду не відчуває: адже він сидить попереду, а вихлопи — позаду.

За елементарним уявленням про дорожній етикет таким автотранспортом не слід користуватись, що власне і підтверджується Правилами дорожнього руху. Проте в умовах ринку з'явилося чимало приватних транспортних засобів, власники яких не контролюють належним чином свою техніку. Жадібність і прагнення будь-яким чином заробляти гроші або ненаситне бажання їздити призводить до того, що страждають інші водії і пішоходи. Добре відомо, що вихлопні гази містять сполуки важких металів і мають канцерогенний вплив на людей.

Нерідко можна спостерігати, як на проїжджій частині вулиці з'являється пішохід, а позаду його наздоганяє автомобіль,

§ 9. Стереотипи учасників руху та їх рольова поведінка

що запекло сигналізує. Така ситуація певною мірою є садизмом, залякуванням, Проте не всі лякаються: одні через своє самовладання, інші — через свою байдужість, треті — не чують. Звичайно, багато хто може й злякатись, внаслідок чого матиме підвищене серцебиття, біль, задишку. Та можуть бути й інші наслідки. Наприклад, наляканий автомобільним сигналом пішохід кидається вбік, де його збиває інша машина. Хто винуватий?! Водій (для якого подача сигналу заборонена) чи пішохід, який порушив Правила дорожнього руху?! Це питання риторичне тільки в тому разі, якщо ніхто не постраждав. Ось чому відповідно до дорожнього етикету в будь-якій ситуації водій повинен берегти і життя пішохода, і його нерви.

Останнім часом роки з'явилося чимало підземних переходів, у багатьох місцях проїжджу частину доріг огорожено. На жаль, для деякого цього недостатньо. Люди пролазять через ці огороження і сміливо перетинають автомобільний потік у районі підземного переходу. Це свідчить і про лінощі, і про нехтування Правилами дорожнього руху, і про неповагу до водіїв. Такий пішохід, що зневажливо ставиться до дорожнього етикету, страждає синдромом вияву антикультури і є соціально небезпечним. Його дії можуть призвести до зіткнення кількох автомобілів, матеріальний збиток від чого виражатиметься великою сумою. Крім того, можуть бути й людські жертви. Особливо такі пригоди трапляються увечері, коли пішоходи бояться користуватися підземними переходами. До того ж деякі вулиці недо-

іші ? і



статньо освітлені, є ділянки повної темряви. При слабкому освітленні водій може вчасно не помітити пішохода на проїжджій частині, а різке гальмування може призвести до зіткнення з автомобілем, який рухається позаду в кільватері.

Елементарна культура зобов'язує водія не проклинати пішоходів, не бажати їм зла, треба пам'ятати, що езотерично сильні натури відбивають прокляття, і воно може повернутися до першоджерела. Тож не слід сварити пішохода. У будь-якій ситуації його треба поважати, враховуючи слабкі можливості порівняно з металевим кузовом автомобіля.

Відповідно до уявлень про дорожній етикет некультурно не додержувати Правил дорожнього руху в будь-якій ситуації, а саме:

- коли дорога безлюдна;
- коли є партнери по дорожньому руху;
- коли нагляд здійснює дорожньо-патрульна служба.

Найчастіше інспектор дорожньо-патрульної служби зайнятий розмовою з порушником і, ймовірно, у такій ситуації не зупинить іншу машину. Безумовно, не можна, користуючись зайнятістю інспектора, порушувати Правила. Це пряма дискредитація патрульної служби і вияв антикультури, що є несумісним з дорожнім етикетом. Звичайно, інспектора можна не помітити, але це вже інша ситуація.

Кожен водій обслуговує населення в певному районі міста, де несе службу конкретний контингент дорожніх патрулів. Багато інспекторів знають водіїв в обличчя, впізнають їхні автомобілі за зовнішнім виглядом, за манерою їзди. Це результат їхніх спостережень за автомобільним потоком. Навряд чи так можна сказати про водіїв, які намагаються швидше проїхати повз інспектора, немов це неживий предмет.

Варто згадати про жінок, які несуть дорожньо-патрульну службу. Правда, їх зовсім небагато. Але це сильні особистості, по-жіночому принципові й наполегливі, вони володіють інтуїцією. Багато водіїв воліють не мати з ними справи через категоричність їхніх суджень. Дорожній етикет зобов'язує чоловіків серйозно ставитись і до зауважень жінок-інспекторів, і до штрафів, що ними накладаються.

Водії контактують між собою не тільки під час руху автомобілів, а й на стоянках, під час паркування. При цьому потрібно

додержувати таких правил дорожнього етикету:

на довгостроковій стоянці (наприклад, уночі) не слід залишати автомобіль увімкненим на швидкість чи на ручні гальма, це суперечить п. 15.12 ПДР і може призвести до самовільного руху транспортного засобу. Проте у деяких ситуаціях це дає можливість відкотити авто (коли машини стоять щільно), щоб без перешкод виїхати зі стоянки. У такому разі порушують ГДР не водії, а паркувальники;

> автомобіль ставити впритул до бордюру і до іншої машини, навіть якщо є порожні місця. Автомобіль поставлений косо до бордюру, створює труднощі для виїзду чи в'їзду іншої машини;

паркування на тротуарі заборонено. Однак багато водіїв знаходять вихід у тому, що заїжджають на тротуар тільки правими колесами.

Правила дорожнього етикету ще тільки починають формуватися як відображення моральної норми, і насамперед — поваги. У цьому відношенні далеко вперед пішла Державна автоінспекція МВС України, інструкції якої зобов'язують інспектора, що зупинив порушника Правил руху, спочатку привітатися, потім представитись, після цього попросити пред'явити документи. Гарним правилом стало те, що, звертаючись до водія, інспектор називає його на ім'я та по батькові.

Цього не можна сказати про водіїв, які на початку спілкування не вітаються один з одним чи з інспектором і, тим більше, не представляються. Дехто з водіїв дозволяє собі звертатися на



«ти» до колег, незважаючи на велику різницю у віці,

Тут ідеться про професійний етикет водія, що ґрунтується на етиці загально- та між,національній. Проте дорожній етикет має свої особливості. Наводимо його основні положення:

- ^ неухильне додержання Правил дорожнього руху;
- ^ повага до інспектора дорожньо-патрульної служби і до законів;
- ^ повага до партнерів по дорожньому руху;
- ^ повага до пішоходів і велосипедистів, створення умов для їх безпечного пересування;
- ^ запобігання аварійним ситуаціям;
- ^ запобігання з'їжджанню з дороги, що призводить до псування дорожнього устаткування і зелених насаджень;
- ^ запобігання забрудненню навколишнього середовища;
- ^ уникнення конфліктних ситуацій.

Додержання правил дорожнього етикету сприяє успішному водінню автомашини. У будь-якому випадку манера водіння має бути спокійною і не повинна бути самодостатньою, що чинить часом гіпнотичний вплив на партнерів по дорожньому руху. Відповідно до дорожнього етикету водій має однаково ставитись і до «Мерседеса», і до «Запорожця». Щира повага до колег повинна бути частиною натури водія. Усім водіям треба навчитися вірити в порядність один одного. Ні в якому разі не можна намагатись обманювати, адже обман може бути розкритий дуже швидко.

Особливу роль відіграє мовний (вербальний) етикет, за допомогою якого можна викликати відчуття душевного дискомфорту. У відповідях треба виявляти почуття міри і не вдаватися в розмірковування. При цьому коротко можна розповісти про свої труднощі. Можливо, вас не зрозуміють, тому що в кожного свої труднощі. Але говорити треба бадьоро, щоб створити впевненість у перемозі над труднощами. Доречними є компліменти, якщо вони не виражають лестощів* А в суперечці з жінкою комплімент — необхідна частина етикету. Іноді можна висловити й антикомплімент, але дуже обережно, щоб не зумовити конфліктної ситуації.

Оскільки етикет водія виявляється в спілкуванні з партнерами по дорожньому руху, то за його допомогою можна продемонструвати свою вихованість і показати гарний приклад для інших.

Багато чоловіків і жінок хочуть мати шикарні автомобілі як необхідний засіб пересування, для того, щоб показати своє марнославство. Це сильний вияв емоцій, що є елементом антикультури і призводить як до простих помилок, так і до дорожніх катастроф.



Запитання і завдання для самоконтролю

1. Розкрийте правила дорожнього етикету в системі «водій – водій».
2. Поясніть правила дорожнього етикету в системі «водій – пішохід».
3. Поясніть правила дорожнього етикету в системі «водій – велосипедист».
4. Поясніть правила дорожнього етикету в системі «водій – водій мопеда».
5. Назвіть стереотипи водіїв.
6. Що є основою відносин водіїв?
7. Які правила дорожнього етикету під час паркування ви знаєте?
8. Перелічіть основні положення дорожнього етикету.



ЕМОЦІЇ ТА УВАЖНІСТЬ ВОДІЯ

У процесі руху автомобіля його водій може відчувати цілий ряд емоцій, зокрема страх, гордість, насолоду, пригніченість, хвилювання, сум, тугу, радість, злість тощо. Емоції можна відчувати і від перебування в салоні автомобіля. Вони бувають слабкими, сильними, виникають періодично, зникають і так само несподівано зникають. Складність сприйняття емоцій полягає в тому, що вони можуть зливатися в складні психологічні комплекси. Так, гордість дуже часто супроводжується насолодою, страх — хвилюванням, пригніченість — тугою.

Більшість емоцій водія зумовлюються автомобілем як засобом пересування і його швидкістю, що визначає динаміку емоцій. Чим вища швидкість автомобіля, тим сильнішим може бути хвилювання. Якщо мати на увазі тільки автомобіль як джерело емоцій, то це будуть емоції статичні. А щодо швидкості руху автомобіля — це емоції динамічні.

Статичні емоції призводять до дестабілізації емоційного стану водія, але за своєю природою не можуть бути причиною дорожньо-транспортних пригод чи порушень Правил дорожнього руху, тому що немає основного елемента — руху. Зовсім інакше

виявляються динамічні емоції. Уміння їх приглушувати — один з елементів культури водіння. Для цього варто вдаватись до таких міні-заходів:

- понизити до мінімуму швидкість руху автомобіля;
- знайти в навколишньому оточенні елемент, що може відвернути увагу;
- проявити свою волю.

Проте динамічні емоції можуть бути підкріплюючими. Та сама швидкість руху, що зумовлює насолоду, може сприяти загостренню уваги, послабленню суму й туги. Таким чином, емоції водія характеризуються подвійністю. Звідси випливає, що кожен водій повинен вивчати свій емоційний стан і керувати ним.

Особливу небезпеку за кермом являє сміх, негативною ознакою якого є нечутливість до того, що відбувається довкола. Звичайно сміх виникає на основі байдужості. Тому під час руху водії сміються рідко, адже рух машини — процес завжди хвилюючий. Сміх скоріше виняток, ніж система навіть для легковажного водія. Він потребує реакції, тому може мати місце тільки >ч тому разі, коли в салоні є пасажери. Під час сміху водія ситуація наближається до критичної:

- увага водія знижується до мінімуму;
- розвивається почуття безкарності;
- головним стає усвідомлення безтурботності;
- з'являється почуття нескінченного стану веселощів.

Це може спричинити дорожньо-транспортну пригоду. Рух автомобіля потребує від водія напруженої уваги, еластичності всіх душевних сил, що дає змогу вникати в найдрібніші деталі дорожньої обстановки.

В основі емоцій водія лежить насамперед функціональна потреба в рухові автомобіля. Ця потреба зростає і поширюється з удосконаленням автомашин, підвищенням їх комфортабельності, створенням більш безпечних умов для їзди, поліпшенням керування, комп'ютеризацією. Функціональні потреби тим більші, чим вища вартість автомобіля. Проте самі емоції не є причиною придбання сучасної моделі. Так, ніхто не купуватиме автомобіль тільки через те, що він обладнаний системою клімат-контролю. Хоча наявність такої установки може істотно поліпшити настрій водія.

Емоції водія можуть також зумовлюватись комплексними причинами, що не пов'язані з водінням: автомобіля: індивідуальними проблемами; взаєминами зі своїми дітьми, батьками; хворобами; подружніми проблемами; зміною місця проживання; народженням дитини; смертю близької людини.

Безумовно, кожен повинен боротися з емоційним напруженням, особливо в дорозі. Послабленню емоцій сприяють: менш напружена діяльність, їзда з меншою швидкістю, бесіди з друзями, особливо протилежної статі, вправи на розслаблення, психотерапія.

Як правило, швидкість впливає на емоційний стан водія незалежно від його психофізіологічного стану. Відомо, що флегматики менше до цього схильні, ніж холерики. У холериків відбувається поліпшення самопочуття, усвідомлення своєї сили. Та одночасно з емоційним піднесенням з'являється й почуття безвідповідальності, що виражається, наприклад, у прагненні до обгону. Такий водій, можливо, і не порушує Правил дорожнього руху, але він може знехтувати принципами культури водіння, особливістю якої є створення безпечних умов для своїх партнерів по дорожньому руху.

Емоції, пов'язані з культурою водіння, повинні певним чином нівелюватися пропорційно технічним можливостям автомобіля. Так, на швидкості 100 км/год «Джип» досить стійко «тримає дорогу», тоді як «Жигулі» трохи заносить вбік. Цей автомобіль може з'їхати в кювет, якщо водієм опанує почуття небезпеки, і він розгубиться. Водії потужних і швидкохідних автомашин повинні в межах своєї культури водіння виявляти обережність стосовно старих і малопотужних автомобілів, усвідомлюючи, що вони мають погану маневреність.

Уявіть собі дорогу з дворядним рухом в один бік. «Запорожець» рухається в правому ряду зі швидкістю 70 км/год, а поруч у лівому — ВМ\Ѕ — 110 км/год (як іноді дозволяють знаки на наших дорогах). Поза всяким сумнівом, у водія малолітражки виникає почуття образи й заздрощів. Але над цим водій іномарки ніколи не замислюється. Якщо такий водій інтуїтивно володіє доброю культурою водіння, то, ймовірно, він зробить обгін на меншій швидкості.

На жаль, на вулицях наших міст водії іномарок вважають за необхідне демонструвати потужність і маневреність своїх авто

перед автомобілями вітчизняного виробництва: обганяють, «підрізають» їх, протискуються вперед. Постійте біля бордюру поблизу пішохідного переходу, спостерігаючи за тим, як водії пропускають пішоходів на нерегульованому перехресті. Ви переконаєтеся, що водії іномарок поводяться грубіше і що для них має значення зовнішній вигляд пішохода.

На емоційне піднесення, швидкість психічних процесів і пов'язану з нею втрату уважності впливають також і позитивні чинники (почуття гордості від здобутих результатів, любовні переживання, велика сума грошей у кишені), що може призвести до тимчасового нехтування принципами культури водіння.

Чим менша швидкість руху автомобіля і вища інтенсивність руху на дорозі, тим скоріше можна очікувати від водія інтуїтивного вияву культури водіння. І навпаки, на магістралях з багаторядним рухом замість емоційного піднесення може відбуватись емоційний спад, і не кожен водій зрозуміє, як у такій ситуації має виявлятися його культура і в чому вона полягає, якщо є Правила дорожнього руху?!

На багаторядних магістралях культура водіїв полягає в стабільності руху (і за швидкістю, і за траєкторією), щоб не спричинити заклопотаності (іноді й переляку) у партнерів по дорожньому руху. У жодній державі Правила не вимагають від водіїв стабільного руху. Хоча це дуже важливо, адже якщо авто рухається стабільно, то інші водії можуть передбачити, як воно поведеться надалі.

З погляду культури водіння знаки обмеження швидкостей, як встановлено Правилами, є граничними. Кожен водій повинен вибрати швидкість руху, нижчу від межі, але таку, що відповідає його можливостям. Порушенням ПДР є рух після знака «швидкість до 50 км/год» в умовах слабкої видимості зі швидкістю саме 50 км/год. У такому разі треба їхати 40—45 км/год, особливо коли водій загальмований. Тобто культура водіння повинна ґрунтуватися на синхронізації умов руху і психічного стану водія.

Деяким водіям не вистачає задоволення від руху автомобіля, і вони його підсилюють різними способами, у тому числі й мобільним телефоном. Дедалі частіше трапляються водії, які під час руху розмовляють по телефону. За закордонними дослідженнями, це підвищує аварійність у 3—5 разів і карається

штрафом до 150 доларів у США, а у Великобританії — тюремним ув'язненням до двох тижнів.

Проте дорожнє законодавство в нашій країні в цьому відношенні відстає. Водії вважають навіть престижними переговори по мобільному телефону під час руху. Правда, багато хто з них схований за тонованим склом.

Тим часом кожний розсудливий водій повинен усвідомлювати, що телефонні розмови за кермом призводять до втрати уважності й можуть стати причиною помилок у водінні, призвести до неприємних наслідків. Статистика дорожньо-транспортних пригод повинна в цьому переконати.

Більша впевненість у водіїв виявляється в умовах додержання дорожньої розмітки. Безумовно, суцільні лінії не можна перетинати. На пунктирні лінії можна наїжджати тільки під час перешикування; рухатися по обох смугах одночасно — заборонено. Кожний водій повинен пам'ятати, що додержання п. 11.10 ПДР гарантує йому безпеку.

Нині не ставиться питання про систематичне підвищення кваліфікації водіїв. Інша справа, якщо людина хоче підвищити свою категорію водіння. У принципі, якщо в молодості отримано водійське посвідчення і не було серйозних проблем, якщо дорожньо-патрульна служба не відбирала його, то можна їздити до глибокої старості, міняючи документ із зміною його фактури.

З погляду культури водіння кожен водій може самостійно поглиблювати свої знання й удосконалювати практичні навички. У літературі є багато дорожньої інформації: з питань естетики дорожньої обстановки, додержання ПДР, працездатності водія, безпеки руху, проїзду криволінійних ділянок, забезпечення надійних умов руху.

Культура уважності водія полягає в зосередженні всієї уваги на дорозі. Проте увага зосереджується не тільки на автомобілях, постах дорожньо-патрульної служби, пішоходах. Зазвичай водій намагається поглядом охопити якомога більший обшир, і в його поле зору потрапляють об'єкти, що ніяк не стосуються дорожнього руху. Це можуть бути жінки з яскравою зовнішністю, які йдуть тротуаром, мальовничо вдягнуті особи. Не будемо стверджувати категорично, що жінка за кермом не помічає на вулиці симпатичних чоловіків. Усе це відволікає увагу і може бути перешкодою для автомобільного руху.

Іншим об'єктом дезорганізації уваги водія є його пасажери. У міському громадському транспорті є обов'язкові написи: «Розмовляти з водієм під час руху суворо заборонено». Небезпека на дорозі однаково підстерігає і водія легкового автомобіля, і водія тролейбуса. Тому якщо ви (пасажир) не можете утриматися від розмови з водієм, то говоріть м'яко, ненастирливо, не вживайте яскравих виразів і не змушуйте його відповідати. Не намагайтеся розвеселити водія вуличними ситуаціями, особливо під час маневрування, проїзду перехрестя, поворотів. Адже багато хто з нас удень — водії, увечері — пасажери чи навпаки, тобто розуміє дорожні ситуації.

Останнім часом на вулицях і дорогах з'явилося безліч рекламних щитів, що привертають увагу водіїв і відволікають від дорожньої ситуації. Авторам цієї праці колись довелося бачити щит, що і за кольором, і за формою дуже нагадував знак «Стоянку заборонено», але в центрі кола було написано «Піца». Прихильники дорожньої реклами можуть посилатися на європейський досвід. Але він суперечливий. Так, у Польщі уздовж доріг дуже багато реклами; у Німеччині її немає. Можна з упевненістю стверджувати, що серед творців рекламних щитів є величезна кількість власників автомобілів, які не володіють належною культурою водіння, тому що не розуміють, наскільки небезпечним є відволікання уваги водія.

Варто згадати про уважність водіїв, які часто користуються одним і тим самим маршрутом. Звичайно, у кожного водія є такий маршрут. Часто проїжджаючи знайомими вулицями, водій добре запам'ятав стан їх дорожнього покриття і систему знаків. Тому він часто не контролює обстановку. А вона може періодично коригуватися. Так, учора, коли ви тут проїжджали, знака не було, сьогодні він з'явився, але ви його не помітили. Не помітили через те, що тимчасово «вимкнули» свою увагу, а цього робити не можна, тому що дорога повна несподіванок.

На уважність впливає перевтома. Проте рівень комфорту в сучасному автомобілі високий, і це трохи знижує стомлюваність. Саме трохи, тому що втома залежить головним чином від того, що металевий салон автомобіля є екраном, який обмежує вплив зовнішнього магнітного поля Землі. Незалежно від об'єктивних чинників, культура водіння повинна спрямовуватись на обмеження (чи на зняття) втоми за допомогою аутотре-

нінгу, рекомендованого для підвищення уваги. Адже не-уважність і стомлюваність — це паралельно існуючі чинники. Якщо їх вплив не обмежити, то може наступити сонливість.

Відомо, що із збільшенням швидкості руху автомобіля увага водія зосереджується в центральній частині поля зору, а під час зупинки розподіляється рівномірно по всьому полю зору. Це в тому разі, якщо немає перешкод. Однією з перешкод може бути дим від сигарети. Специфіка автомобільного салону полягає в тому, що тютюновий дим повільно розсіюється, і його струмінь має відчутну щільність. Він може спричинити викривлення видимості. Тому серйозна рекомендація водіям — не курити під час руху автомобіля.

Куріння — це погана звичка. Державна автоінспекція не бореться з нею, тому що це не входить до її компетенції. Проте куріння є елементом антикультури водія, і про це слід говорити під час підготовки водіїв у автошколах. Навряд чи хтось з інспекторів ДАІ, регулюючи рух або забезпечуючи проїзд спецавтомобілів, дозволить собі закурити, адже він стоїть на посту. Водій, який сидить за кермом, також перебуває на посту, де ставкою може бути його власне життя.

Водіям, які зовсім не можуть обійтися без сигарети, потрібно від неї відмовитися хоча б під час руху з численними обгонами, коли, даючи зорову оцінку рухомим об'єктам, водій може істотно помилитися, що може призвести до зіткнення кількох і навіть десятків автомобілів на дорогах з інтенсивним рухом. Усе це стосується і денного, і нічного часу з тією лише відмінністю, що ймовірність зіткнень у темряві значно зростає.

Вихованням уважності в дорозі повинен займатися кожен водій, якщо він хоче постійно підвищувати культуру водіння і майстерність. Справа в тому, що зі збільшенням досвіду водіння дуже часто погіршується увага. Це не пов'язано з віком, реакцією, психофізіологічними здібностями і можливостями особистості. Погіршення уваги зумовлюється манерою водіння, звичкою сприймати знаки по пам'яті, бічним зором і навіть інтуїтивно. Такі водії часто потрапляють у складні ситуації, незважаючи на те, що дорожніх знаків досить багато. Як правило, нові знаки на шляху пересування будь-яким водієм сприймаються критично або як непотрібні. Часто це буває справедливо.

Проте справа не в достатній кількості знаків дорожнього руху, що поєднуються з дорожньою розміткою. Проблема полягає в тому, що при дозволений швидкості руху водій повинен встигнути сприйняти всю дорожню інформацію. Це практика, нею не можна оволодіти в аудиторії. Індивідуальна методика самонавчання уважності в дорозі:

перед початком руху подумки уявіть свій маршрут з урахуванням недозволених поворотів, можливих пробок, руху громадського транспорту;

попередньо відтворіть місцезнаходження знаків протягом усього маршруту;

під час руху зосередьте увагу на під'їзді до знаків, щоб їх поява в полі вашого зору не була несподіванкою;

у разі появи нових знаків або іншої дорожньої інформації постарайтесь запам'ятати їх, вдаючись як до зовнішнього, так і до внутрішнього промовляння;

уважно прислуховуйтеся до досвіду інших водіїв, але підходити до нього слід аналітично.



Запитання і завдання для самоконтролю

1. Які емоції відчуває водій під час руху автомобіля?
2. Що є основним генератором емоцій?
3. Які причини зумовлюють втрату уважності?
4. Чому сміх за кермом є небажаним для водія?



§ 11

ПОВЕДІНКА ВОДІЇВ У КОНФЛІКТНИХ СИТУАЦІЯХ

Конфлікти на дорозі не завжди є наслідком дорожньо-транспортних пригод. Вони можуть зумовлюватись недостатнім розумінням ситуації, неправильними припущеннями, різними інтересами, квапливими оцінками. Є кілька груп причин, які призводять до конфліктів під час дорожнього руху:

характер руху;

- > різні рівні культури водіння;
- > невміння контролювати власні емоції.

Усі конфлікти охоплюють такі стадії:

- > формування суперечливості інтересів;
- > перехід потенційного конфлікту в реальний;
- > конфліктні дії;
- > розв'язування конфлікту.

Водії, як і інші особи, схильні бачити те, що хочуть бачити. Тому вибирають тільки ті факти, які підтверджують їхні погляди, переконання. Інша сторона не повинна сприймати негативно таку ситуацію, оскільки це сприятиме нагнітанням небажаних емоцій, що посилюватиме роздратування. Цьому сприяють і категоричність суджень, і недоречні жарти.

На жаль, деякі люди схильні до конфліктів. Наприклад, активність холерика і повільність флегматика — якості несумісні. В аварійній ситуації повільність флегматика може спричинити запальність у холерика. У конфліктуючих водіїв може виникнути психологічна несумісність, якщо пішоходи, які обступили, висуватимуть інші вимоги і висловлюватимуть інші думки.

Якщо спілкування двох особистостей має суперечливий характер, то вони стають один проти одного. При звичайній бесіді сторони займають кутову позицію. Варто мати на увазі, що тут спостерігається подвійна залежність: з одного боку, стиль і форма розмови змушують зайняти відповідну позицію, а з другого — сама позиція впливає на хід розмови. Таким чином, якщо ви хочете пом'якшити розмову і прийти до прийняттого для обох рішення — займіть кутову позицію.

Дуже часто співробітники дорожньо-патрульної служби працюють невеликими бригадами. Зайнявши позицію ділової взаємодії, вони розміщуються поруч. Це сильна позиція. Порушенням Правил їй важко протистояти, суперечки в цій ситуації є недоречними.

Будь-яке спілкування полягає в передачі інформації в основному словами. Вони не завжди точно відображають внутрішній стан водія, можуть спотворити зміст інформації. Це більшою мірою притаманне людям малоосвіченим, основу діяльності яких становить фізична праця. Такі частіше зустрічаються за кермом вантажного автотранспорту, рідше — серед водіїв маршрутних таксі та автобусів і зовсім рідко — серед водіїв легкових автомобілів. Щоб співрозмовник чітко зрозумів і швидко сприйняв інформацію, необхідно:

- внутрішньо проговорити та усвідомити зміст того, що треба сказати;
- викласти інформацію вголос;
- оцінити, наскільки її почуто;
- оцінити, наскільки інформація є зрозумілою;
- для коректування сприйнятої інформації доповнити її іншими даними;
- > спробувати викликати зворотний зв'язок.

Будь-яка інформація повинна подаватися на особистісному фоні. Так, водій, виправдовуючись перед інспектором дорожньо-патрульної служби, може посилатись на перешкоду в русі, що ви -

никла несподівано, яку той міг не помітити. Наприклад, багато пішоходів на пішохідному переході роблять водієві малопомітний знак рукою «проїжджай, я тебе пропускаю». При цьому перехожий може стояти позаду інспектора, який цього не бачить.

Для всіх учасників дорожнього руху вкрай важливим є вміння чітко й зрозуміло висловлювати свої думки. На жаль, цього мало вчать у наших навчальних закладах. Для більшості вміння говорити приходить з життєвим досвідом. Кращими риторичними здібностями порівняно з чоловіками володіють жінки.

Зазвичай збуджені водії часто використовують ненормативну чи просторічну лексику. Тоді розмова набуває емоційного характеру, а обмін емоціями є безглуздом.

Нині водії оволоділи професіоналізмами, це в основному терміни з Правил дорожнього руху. Проте в процесі конфлікту їх необхідно викладати в літературній формі переконливим, спокійним діловим тоном, який не ущемляє самолюбства іншої сторони. Особливо треба стежити за наголосами, без яких неможлива точна передача думки. Так, слово «способи», вимовлене з неправильним наголосом, завжди викликає усмішку. Нечітко сформульовані думки спричиняють двозначність. А їй не повинно бути в суперечках водіїв.

Успішність спілкування залежить і від вміння слухати. Уміння слухати — це складний психологічний процес, пов'язаний з певним внутрішнім напруженням. Далеко не всі на це здатні, іноді той, хто слухає, періодично «вимикається», внаслідок чого інформація сприймається частково. Тут має значення не тільки психологія особистості, а й її загальна культура. Наведемо деякі рекомендації для двох конфліктуючих водіїв щодо вислуховування один одного:

не перебивайте того, хто говорить;

не висловлюйте поспішних заперечень, навіть якщо вони досить радикальні;

не давайте порад тим, хто їх не здатен оцінити;

не протидійте тому, хто говорить за допомогою жестів та артикуляції;

усім своїм виглядом виражайте зацікавленість думками, що висловлені співрозмовником.

Спілкування двох водіїв, як правило, відбувається на високих тонах, чого не скажеш про спілкування водія з інспектором

ДАІ, на боці якого і сила, і закон. Більшість водіїв вважає, що треба виявляти напористість у відстоюванні перед іншим своєї правоти і що для цього всі засоби годяться: і обман, і «міцні» вирази, і посилення на заступництво знайомих. Такому автохуліганові варто протиставити свою витримку, безкомпромісність інформації, ввічливість, наголосити на своєму бажанні розв'язати конфлікт на взаємоприйнятній основі. Тобто конфлікт треба перевести у взаємодію. Для цього треба бути тактовним.

Уявіть собі, що один водій кричить на іншого, який є не правим, але готовий захищатися, вдаючись до лементу. Якщо два чоловіки кричать один на одного, то на наступному етапі можна очікувати бійки. А це вже хуліганство, що веде до адміністративної або кримінальної відповідальності.

У будь-якій ситуації конфліктуючі водії мають прийти до спільної позиції, яка ґрунтується на Правилах дорожнього руху та елементарних принципах культури водіння, що починає відігравати дедалі активнішу роль.

Якщо один з водіїв у своїх висловлюваннях є категоричним — це не приведе до пом'якшення конфлікту. Вступає в дію третій закон Ньютона, переведений у площину людських стосунків: всяка дія зумовлює протилежно спрямовану протидію. Іншими словами, чим категоричнішим є інтелектуальне, інформативне, емоційне висловлення, що не терпить заперечень, тим активнішою щодо несприйняття є інша сторона, тим більшим є психологічне віддалення від партнера по спілкуванню, тим гірше враження від розмови, тим важче добитися прийнятного результату. Тому що діють психологічні механізми захисту, що особливо сильні в жінок і у високоосвічених чоловіків.

Ввічливість і привітність — найкращий засіб для пом'якшення конфлікту. Останнім часом набирає популярності поняття про морально-психологічний клімат водіїв у процесі руху. Роль ДАІ в цьому напрямі відома — бути на сторожі безаварійного руху. На безаварійність руху дедалі більше починає впливати і культура водіїв, і культура автодоріг, і культура служби безпеки руху. Морально-психологічний клімат серед водіїв — партнерів по дорожньому руху — визначається їхніми внутрішніми почуттями і потребою формувати в усіх позитивні емоції, створювати під час руху атмосферу взаєморозуміння і турботи про інших. Безглуздо говорити про авторитарний, демократич-

ний чи нейтральний стиль управління автомобілем. Але можна говорити про авторитарний або демократичний спосіб впливу на рух інших транспортних засобів. Авторитарна особистість намагається диктувати іншим водіям свій стиль руху, мало рахується з іншими водіями, їздить грубо, порушуючи Правила дорожнього руху. Такий водій швидко приймає рішення і намагається різко, часом зухвало його реалізувати. Він важко сприймає культуру водія, орієнтується тільки на власні цілі й завдання, нетерпимий до критики, що виражається звуковими сигналами і перемиканням світла. їздить жорстко і напористо. Такого водія варто остерігатися.

Спокійна манера водіння і впливу на партнерів по дорожньому руху характеризується плавністю, ввічливістю, тактовністю, доброзичливістю. Такий водій завжди пропустить вас уперед, тому що він орієнтований на людину як водія, так і пішохода, вважає її головною фігурою в дорожньому русі. За допомогою безупинного контролю він пильно стежить за ситуацією. Завдяки цьому в нього рідше виникають труднощі. Управляє машиною чітко й оперативно, не поспішаючи. Усе це найбільш відчутно в потоці легкових автомобілів, де інтелектуальні та ментальні здібності водіїв є вищими, ніж у водіїв вантажного транспорту.

Стилі впливу на водіння залежать від темпераменту водія і визначаються типом його нервової системи. На жаль, принципово змінити їх неможливо, однак деяке коректування є цілком прийнятним. Найпростіше — це використання медикаментозних заспокійливих засобів (наприклад корвалол) або збудливих (наприклад кава). Імовірно, холерику протипоказана кава, тому що цей напій прискорює психічні процеси. Сангвінік же під впливом кави (чи какао) стає активнішим, уважнішим, хоч і дозволяє собі їздити з більшою швидкістю.

Важко сказати, який стиль водіння кращий, усе залежить від конкретної обстановки. У разі виникнення загрози аварійної ситуації водій авторитарного стилю швидше зорієнтується і, ймовірно, справиться з важкою ситуацією. Такий краще контролює рух своєї автомашини на міжміських трасах, де реалізуються високі швидкості. Що стосується демократичного стилю управління автомашиною, то він більш прийнятний у міських умовах, де потрібні спокій та уважність.

Щодо нейтрального стилю водіння, то це властиво флегматикам і молодим людям, які роблять перші практичні кроки.

Буває, що пасажир, який сидить поруч, намагається дати водію конкретні поради щодо управління машиною. Це поза межами уявлень про культуру водіння. Адже тільки водій, який сидить за кермом, здатний реально відчувати і дорогу, і свій автомобіль. Поради стороннього, можливо, навіть дуже досвідченого водія, можуть нашкодити. Крім того, вони принижують. Інша справа, коли це навчальний автомобіль, де є подвійне управління. У будь-якому разі людина на сидінні пасажира, яка дає поради, також повинна мати високу культуру і розуміти, що може стати сильним подразником, особливо якщо її поради висловлюються в категоричній формі, підвищеним тоном і супроводжуються ненормативною лексикою. Водночас культура водіння не дозволяє нехтувати розумними порадами ввічливих водіїв, тому що в більшості випадків це підстраховує, щоб не потрапити в критичні ситуації.

Водіння автомобіля є соціальною потребою, що дає змогу швидко й комфортабельно долати будь-які відстані. При цьому у водіїв обов'язково з'являється почуття прихильності до цієї техніки, водіння якої (часто й обслуговування її) для багатьох є хобі. їзда на автомашині формує в людини самоповагу до себе, утверджує його в компетенції в цій сфері. Але щоб створити безпечні умови для реалізації потреби водіння, необхідно сформувати відповідні мотиви поведінки, у тому числі і культуру водіння. Для опанування цієї культури потрібні зусилля, час, спостереження, аналіз.

Ш ішш яььіі*



До помилкових дій водіїв, які зумовлюють конфлікти з автоінспекторами, варто віднести:

- прояви брутальності, зарозумілості, неповаги;
- обман, невиконання обіцянок;
- нетерпиме ставлення до думки автоінспектора;
- не усвідомлення кола його обов'язків;
- приховування від інспектора інформації;
- критика, що принижує гідність міліціонера.

Якщо водій перебуває в конфліктній ситуації з інспектором і йому необхідно з неї вийти, то потрібний особливий стиль поведінки»

Є кілька типових стилів поведінки в конфліктній ситуації, про які корисно знати, адже конфлікти бувають не тільки з інспекторами, а й серед водіїв. Наводимо основні з них:

пристосування (перебудова поведінки з ущемленням своїх інтересів);

- компроміс через взаємні поступки;
- співробітництво — спільний пошук способу розв'язування;
- відхилення від конфлікту;
- суперництво — у завзятому відстоюванні своєї позиції»

Останній з перелічених стилів не підходить для розв'язування конфліктів між інспектором і водієм, а про перші чотири стилі варто поговорити більш докладно* Отже, якщо ваш стиль — «пристосування», у такому разі необхідно:

- відновити спокій;
- показати, що розбіжність у поглядах не є для вас важливою;
- сказати, що ви надаєте можливість інспекторові діяти на власний розсуд;
- визнати, що ви неправі;
- показати, що вас мало хвилює те, що сталося;
- заявити, що хочете зберегти добрі стосунки з дорожнім інспектором.

Якщо ваш стиль — «компроміс», то потрібно:

- сказати, що виконання побажань інспектора для вас не становить особливих труднощів;

> повідомити, що вас може влаштувати тимчасове рішення»

Обравши стиль «співробітництво», слід обговорити спільну точку зору.

Стиль «відхилення» означає: необхідно показати, що джерело розбіжностей неістотне, що суперечка не має відношення до

справи, що ви не хочете розв'язувати конфлікт на свою користь.

Якщо інспектор і водій конфліктують, то усунення конфлікту необхідно розпочати з таких кроків:

- > винести зону конфлікту на тротуар;
- > створити атмосферу співробітництва;
- > визнати саме наявність конфлікту;
- > прагнути чіткості у висловлюваннях;
- > запропонувати кілька варіантів розв'язування конфлікту;
- > погодитись із запропонованим рішенням інспектора і реалізувати його.

Значно легше запобігти конфлікту, ніж його розв'язувати. Для запобігання конфліктам з водіями автоінспектор має суворо додержувати етики і завжди пам'ятати такі положення:

- > вплив на водія визначається самодисципліною і витримкою інспектора, його професіоналізмом;
- > не поважаючи водія, неможливо розраховувати на його повагу до себе;
- > ніщо не ціниться так дорого і не коштує так дешево, як ввічливість;
- > індивідуальний підхід до водія — реальний шлях до взаєморозуміння з ним.

Дуже часто після конфліктних ситуацій водій потребує психічного спокою. Цьому сприяє аутогенне тренування, докладно описане в спеціальній літературі. Воно знімає напруження, долає занепокоєння і тривогу, веде до душевного спокою.

Безумовно, іноді аутогенне тренування не допомагає. Особливо тоді, коли у водія стосовно інспектора виникає злість. Злість необхідно долати, інакше вона призведе до непередбачених наслідків. Наприклад, погрози можуть здійснитись. Насамперед необхідно визначити силу власної реакції і її відповідність погрозі. При цьому варто мати на увазі, що дуже часто злість супроводжується образою. Оскільки між інспектором і водієм стоїть закон, то інспектор, не повинен показувати свою злість як відповідну реакцію, але із суто людських позицій він може сказати водієві, що той вивів його зі стану емоційної рівноваги.

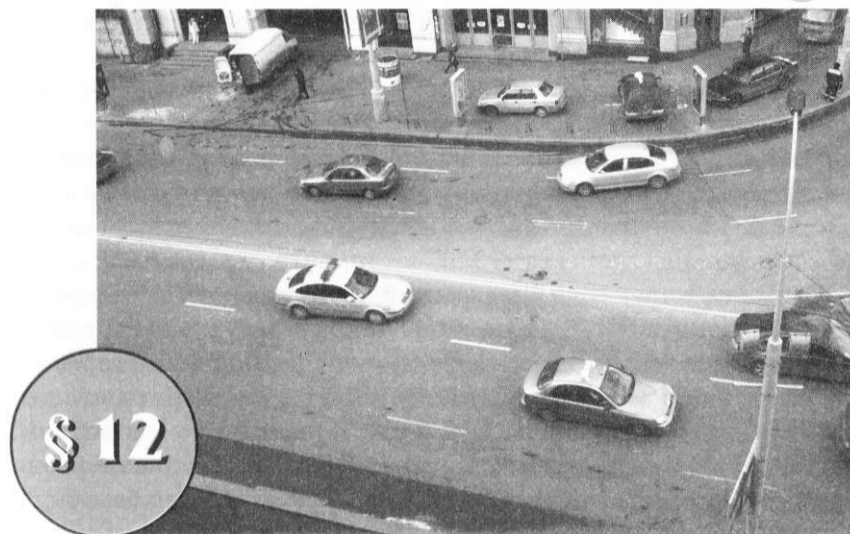
Звичайно, було б непогано ніяк не реагувати. Та незважання на погрози водія може зумовити ще більшу з його боку злість, погрози, що зводяться до скарг у різні інстанції і натяки на можливе заступництво високопоставлених керівників Державто-

інспекції. Головне завдання водія — запобігти власному емоційному вибуху і спробувати розв'язати проблему мирно. Адже для обох сторін важливо й надалі зберігати добрі стосунки. **Що** стосується злості, то її потрібно негайно долати.



Запитання і завдання для самоконтролю

1. У чому полягає суперницький характер конфліктів?
2. Розкрийте характер спілкування в конфліктних ситуаціях.
3. Які є способи вироблення єдності позицій?
4. Який найкращий спосіб виходу з конфлікту?
5. Поясніть стиль поведінки «приспосовування» в конфліктній ситуації.
6. Розкрийте стиль поведінки «компроміс через взаємні поступки».
7. Розкрийте стиль поведінки «суперництво».
8. У чому полягає стиль «відхилення від конфлікту»?
9. Поясніть стиль поведінки «співробітництво».



ГАРМОНІЙНІСТЬ У ДОРОЖНЬОМУ ГУС! ТА КУЛЬТУРА ВОДІЯ

Гармонійність учасників дорожнього руху проявляється насамперед як колективна форма уваги. При цьому дуже важливими є психологічні характеристики індивідуальної уваги та її вплив на інших. Це може проявлятися під час зосередження уваги водіїв і пішоходів, наприклад на перехресті, перетинання якого потребує синхронізації дій обох сторін.

Певну роль можуть відігравати ключові елементи, що впадають в око своїм зовнішнім виглядом, манерою поведінки тощо. Це може бути, наприклад, гарний автомобіль або пішохід, що виявляє обережність чи недбалість. Залежно від характеру поведінки ключового елемента на тлі активної уваги можуть відбуватися і порушення Правил дорожнього руху, наприклад перетинання перехрестя на червоне світло. За пішоходом відповідно до «стадного почуття» підуть і інші. При цьому їхня увага посилюється. Між водіями і пішоходами повинна бути гармонія. Для цього вони мають дотримувати принципів дорожнього етикету.

Культура водія повинна бути пріоритетною стосовно пішоходів. Навіть якщо пішоходи поведуться неправильно.

Про гармонійність у дорожньому русі варто говорити з погляду швидкості прийняття рішень. Так, для водіїв двох автомобілів це має відбуватися швидше. Якщо розглядати ситуацію «водій—пішохід», то перший повинен володіти такою культурою водіння, щоб з пішоходом можна було створити гармонію дій, насамперед прийнятну для останнього.

Оскільки колективна увага на вулиці є способом оповіщення про небезпеку і про відсутність перешкод для руху, то варто враховувати вплив віку на колективну увагу. Добитися гармонії водіїв і пішоходів, якщо в їхньому потоці значна кількість людей літнього віку — завдання важке. Воно також є непростим, якщо в потоці людей багато молоді, наприклад студентів. Вони з деякою безтурботністю дивляться на свою власну безпеку в умовах інтенсивного руху. Тому кожен водій, під'їжджаючи до перехрестя, повинен оцінити потік пішоходів за віком і внутрішньо підготуватися до можливої ситуації. Гармонія водіїв і пішоходів забезпечується спільною метою, це взаємозв'язок діючих спільно людей. Виникає своєрідне зближення, що виражається у взаємних поступках. У практиці дорожнього руху не тільки водій автотранспорту пропускає пішоходів, а й навпаки — пішоходи пропускають транспорт.

Ще одним елементом гармонії є темп дій. Під час швидкого перетинання перехрестя автомобілями пішоходи також повинні намагатися швидко переходити вулицю. Ідеться не про лінійну швидкість об'єктів, а про внутрішній ритм пішоходів і водіїв. Якщо ці ритми істотно різняться між собою, то створюється нервова обстановка, що може призвести до конфлікту. Перехрестя — це та ділянка, де найгостріше стоїть питання про гармонійність водіїв і пішоходів.

Є ще одне місце контакту двох категорій учасників дорожнього руху. Це паркування на тротуарах або миття машин у дворах. Усе це заборонено, але, на жаль, часто трапляється. Тут немає спільних дій, а отже, немає мотиву гармонійності. У цьому випадку можна говорити тільки про гармонійність сприйняття, з урахуванням того, що в обох сторін зовсім різні цілі.

Що стосується гармонії серед водіїв — партнерів по дорожньому руху, то вона можлива тільки на основі рівнобіжного зо-

середження уваги не тільки на своїх діях, а й на діях інших водіїв. Більшість аварій на дорозі — це наслідок того, що водії не зуміли передбачити ситуацію, хоча цьому можна навчитися. Так, якщо у дзеркалі заднього вигляду ви бачите, що автомобіль петляє в потоці — чекайте, вас обженуть, імовірно, праворуч. Або за швидким розгоном піде різке гальмування. Крутий поворот керма означає, що попереду перешкода, яку водій намагається об'їхати.

Звичайно, гармонія учасників дорожнього руху, з погляду динаміки руху і колективної уваги, встановлюється відразу після перетинання світлофора і за умови спільної високої культури водіння зберігається досить тривалий час. Порушення гармонії може призвести до аварії одночасно десятки автомобілів, що трапляється під час інтенсивного руху в умовах туману.

Зважаючи на це, гармонійність водіїв залежить не тільки від їх майстерності, а й від оснащення автомобілів. Це мають бути протитуманні фари, пристосування проти ковзання, механізми синхронізації обертання коліс, антиблокування тощо. В устаткуванні ними свого автомобіля також виявляється культура водія.

Гармонія водіїв і пішоходів може бути різко порушена під впливом юрби, тобто великої групи людей, що активно, настирливо, а іноді й грубо виражає суперечливі думки. Зазвичай юрба підтримує пішохода, тому що не зовсім знає особливості водіння автомобіля і нюанси Правил дорожнього руху. До розгляду дорожньої ситуації можуть приєднатись водії деяких автомобілів, що мають до неї пряме і непряме відношення.

У будь-якій юрбі є ключові особи, що задають тон своєю поведінкою або судженнями. У самій юрбі немає і не може бути єдності, але може бути однакове тлумачення фактів. Будь-яку юрбу можна розділити за певними ознаками, у тому числі за статтю, віком, рівнем освіти та культури. Люди освічені й культурні, які перебувають в юрбі, як правило, думок своїх не висловлюють, а поводяться, як спостерігачі. Проте чим нижчі освіта і культура, тим активніше висловлюються власні думки. На жаль, досвід водіння показує, що чим нижчий соціальний стан учасників ситуації, тим активніший вплив юрби. У цьому випадку навіть такий чинник, як престижність автомобіля відходить на другий план. Спрацьовує думка, що за кермом не власник, а водій.

Через свою юридичну невідповідність юрба неспроможна правильно оцінити ситуацію. Але внести елемент дезорганізації в дорожній рух вона може. Якщо дії водія осуджуються юрбою, то перше, що необхідно зробити, — викликати працівників ДАІ, у крайньому разі — міліції чи управління охорони. Це важливо, оскільки співробітники в міліцейській формі діють заспокійливо. До появи міліціонерів необхідно вжити ряд заходів. Насамперед водій повинен знати, що юрбу неможливо перекричати, дуже рідко можна переконати. Тому говорити, звертаючись до юрби, треба тихим голосом, щоб вона вас намагалася почути. Чим більше люди кричать, тим менше чують мову інших. У кожній юрбі є ключові особи, від яких залежить поведінка юрби, їх треба «паралізувати», вступивши з ними в діалог, а потім перейти до монологу. Ніяких різких думок, різких рухів, погроз; повне володіння собою.

Кожний водій повинен дбати про свою професійну майстерність. Для цього насамперед необхідно вивчити свою особистість, усе те, що пов'язує вас з автомобілем. Це непросте завдання, адже кожен має власну думку, і здебільшого позитивну. Для реальної оцінки якостей водія потрібен зворотний зв'язок, що встановлюється по таких каналах: ДАІ, партнери по дорожньому руху, члени родини.

Суть зворотного зв'язку полягає в тому, що інформація про дії водія дає змогу оцінити ефективність його поведінки за кермом. Основна мета зворотного зв'язку:

- надати допомогу. Її варто очікувати від дорожньо-патрульної служби;
- уважність і підтримка з боку членів родини;
- взаємодії з партнерами по дорожньому руху.

Важливими ознаками культури водія є розуміння своїх емоцій і характеру свого впливу на інших водіїв, а також адаптування до нових ситуацій, що виникають на дорозі. Для цього він має володіти цілим комплексом умінь і навичок:

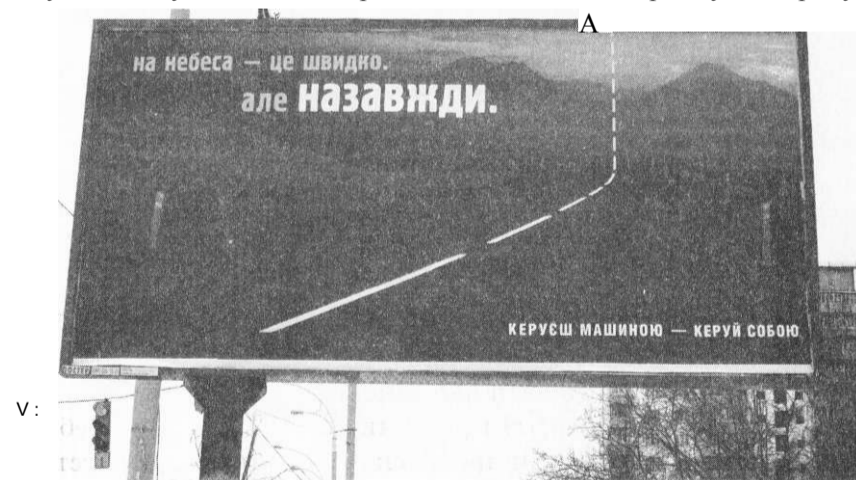
- точно оцінювати ситуацію;
- спокійно сприймати іншу думку;
- визнавати наявність неправильних дій;
- наполегливо долати перешкоди.

Міліцейські автомобілі і машини інкасації часто перебувають у русі з вимкненими проблісковими сигналами. Зустрів-

шись з таким транспортом, навіть маючи найменшу можливість, потрібно пропустити його вперед, оскільки це службовий транспорт, який, як правило, виконує оперативні завдання. Аналогічно слід ставитись і до машин швидкої медичної допомоги. Серйозне ставлення до них усіх учасників дорожнього руху дає можливість швидше надати медичну допомогу, можливо, навіть врятувати комусь життя. На жаль, часто бачимо іншу картину: їде спецмашина з увімкненою «блимавкою», і мало хто намагається поступитися їй дорогою, тим самим виконати вимоги Правил дорожнього руху.

Прагнення їхати якнайшвидше і будь-якими способами переборювати дорожні перешкоди — властиве сьогодні багатьом, хоча й не поєднується з уваженням про культуру водіння. Не будемо аналізувати випадки, що призводять до аварій, зазначимо лише, що сам факт обгону викликає образ у деяких водіїв, з'являється бажання обігнати кривдника. Це може призвести до гонок на міських вулицях, що припиняються лише перед світлофорним об'єктом. Деякі водії, загіпнотизовані прагненням бути попереду, часто забувають, що вони не самі на дорозі і що елементарна культура водіння зобов'язує їх піклуватися про інші автомобілі та про їхніх водіїв»

Для прикладу проаналізуємо таку ситуацію. По дорозі з одностороннім рухом прямує інтенсивний потік автомобілів. Ваша машина одна їде назустріч. Головна машина на зустрічній смузі показує лівий поворот, вона повинна перетнути дорогу.

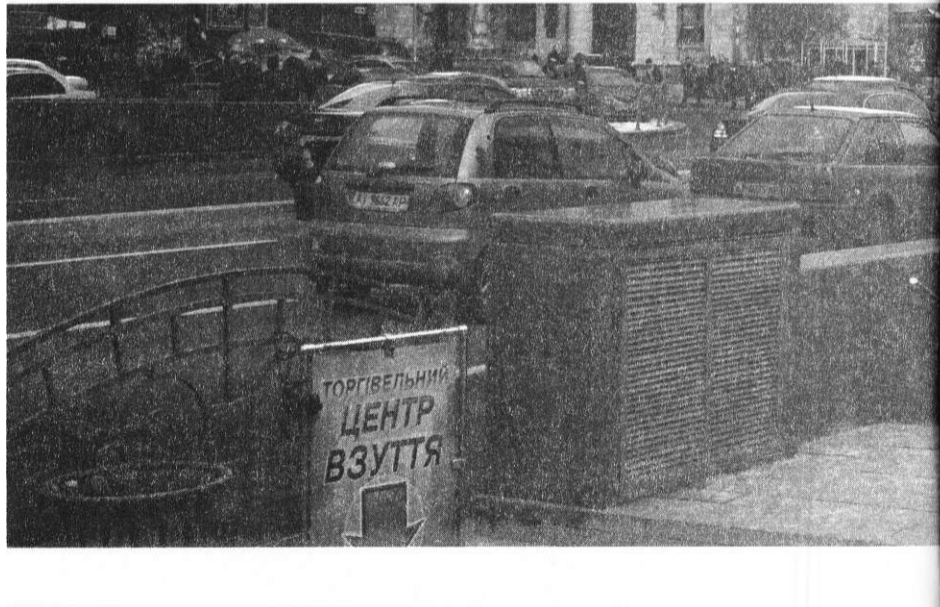


За Правилами дорожнього руху ви можете першим проїхати нерегульоване перехрестя. Проте це призведе до затримки зустрічного потоку. У цьому випадку варто проявити культуру, зупинитися, пропустити машини на лівий поворот. Вчинивши так, ви дістанете задоволення і відчуєте внутрішнє піднесення. І навпаки, якщо ви поведетесь грубо, то можете зіпсувати собі настрій принаймні на той час, поки ця ситуація буде у вашій пам'яті.

Інший приклад. Під'їжджаєте до регульованого перехрестя на вулиці з дворядним рухом. Вам потрібно рухатися прямо, тому перешикуйтеся в лівий ряд, щоб не заважати іншим зробити правий поворот, якщо це не суперечить пунктам 10.4 і 11.6 ПДР. Такий вчинок додасть вам поваги до самого себе і, можливо, послужить уроком культури водіння для інших.

Культура водіння як суспільна категорія немислима без систематичного розвитку. Вона повинна сприйматися як процес самоврядування. Незважаючи на удавану простоту суті цього поняття, кожному водієві необхідно проявити волю як здатність керувати своїми діями. Будь-який психологічний процес становлення культури водіння охоплює кілька етапів:

- > усвідомлення культури як необхідності;
- > судження як оцінка різних варіантів;
- > умовивід як чинник реалізації на практиці.



Звідси робимо висновок, що провідним елементом у самоврядуванні розвитку культури водіння є мислення. Тому більших успіхів у цьому відношенні можуть досягти люди не просто освічені, а й психологічно гнучкі, у яких явно виражена здатність до самовдосконалення, що не може бути тільки функцією мислення. Для створення стереотипів культури водіння дуже важливою є пам'ять — як довгострокова зорова, так і короткочасна образна. У багатьох дорожніх ситуаціях пам'ять, а не мислення, дає практичні рекомендації. Крім того, пам'ять створює базу даних, які формують наш накопичувальний інтелект.

Запитання і завдання для самоконтролю

1. Розкрийте поняття гармонійності у дорожньому русі.
2. Поясніть культуру юрби та її вплив на ситуацію.
3. Яке значення має зворотний зв'язок для оцінювання культури водіння?
4. Які є способи професійного самовдосконалення?





ЕЛЕМЕНТИ АНТИ КУЛЬТУРИ

Нині чимало наших співгромадян часто здійснюють ділові й туристичні поїздки по Європі на автомобілях. Насамперед це порівняно недорого, навіть якщо ви взяли машину на прокат, тим більше, що вона завжди у відмінному технічному стані. Крім того, проїзд зі швидкістю 150—200 км/год першокласними автошляхами по мальовничій місцевості справляє незабутнє враження.

Незважаючи на показну відсутність дорожньої поліції, порушення Правил дорожнього руху здебільшого помічаються. Покарання відбувається негайно. Наскільки воно суворе, можна переконатися з *таблиці 3*, де суми штрафів зазначено в німецьких марках.

Ці штрафи є досить великими навіть для європейця із середнім рівнем життя. Їх призначення — невідворотність покарання, що само по собі є елементом культури водіння. Точність, акуратність і дисциплінованість — запорука успішного водіння автотранспорту за писаними і неписаними правилами. В Європі немає численних контролерів, які перевіряли б пасажирів в автотранспорті (цим займається податкова інспекція),

перевіряють вміст СО-СН, визначають швидкість руху. Але кожен добре знає, до чого призводить порушення правил. Звідси й підвищена пильність на дорогах. Уважному водієві добре відомі елементи культури водіння, і йому приємно надати допомогу партнерові по дорожньому руху. Вам важко від'їхати від тротуару — вас обов'язково пропустять. Вам необхідно перешикуватися — дадуть можливість. Ви дуже квапитеся — не стануть перешкоджати. Ви звертаєтесь по допомогу — хтось обов'язково зупиниться.

Часом сама організація життя в Європі сприяє додержанню культури. Так, у багатьох пивних барах встановлено апарати (вони звичайно містяться біля туалету) для безкоштовного визначення ступеня алкогольного сп'яніння, що дає змогу кожному додержувати безпечного рівня.

Усе це ще свідчить про те, що культура водіння є міжнародною. Нині відбувається культурна інтеграція на основі європейських уявлень.

Часто проїжджі частини наших вулиць дуже засмічені. Тут і поліетиленові пакети, і різні флакони, картонні коробки, пакети від сигарет, пакети від соків і незліченна кількість недокурків. На жаль, є й скляні пляшки, що дуже небезпечно, бо наїзд на них може спричинити проколи шини.

Таблиця 3

Країна	Штраф за порушення				
	Неправильне паркування	Перевищення швидкості на 20 км/год	Проїзд на червоний сигнал світлофора	Обгін узабороненому місці	Водіння в нетверезому стані
Німеччина	плах 75	60–75	100–400	тіп 80	200-500
Данія	120	тіп 105	170–340	170	265-10500
Франція	25-70	тіп 180	тіп 180	тіп 180	тах 900
Італія	тіп 60	тіп 240	тіп 120	тіп 120	тах 2400
Нідерланди	тіп 80	тіп 100	160	160	тіп 360
Іспанія	тах 175	тіп 175	тіп 175	тіп 175	тіп 585

Як відомо, всі автомобілі обладнано попільницями і незрозуміло, навіщо палаючі недокурки викидати у вікно. Жахливе враження справляє водій, який, вийшовши з машини, кидає недокурки на тротуар, рясно спльовує і все це розтирає ногою. У цивілізованих країнах так поводитись не прийнято. Сьогодні там не носять із собою навіть носових хусток, вважаючи негігієнічним носити бруд у кишені. Їх заміняють разові серветки, що викидаються відразу після використання в урну.

Якщо йдеться про культуру водія, то треба говорити про сміття на дорозі, яке з часом нагромаджується поблизу бордюру. небезпека цього полягає в тому, що під бордюрами розміщено стоки зливної каналізації, і вони забиваються. Внаслідок цього під час зливних дощів утворюються величезні калюжі, що спричиняють серйозні перешкоди для руху автомобілів. Добре відомо, що під час перетинання глибоких калюж вода може залити розподільники запалювання, вивести з ладу електроніку, а внаслідок зіткнення з гарячим картером двигуна відбувається сильне паротворення, що призводить до порушення електроконтактів. Куди ж подіти порожні пакети з-під холодних напоїв, обгортки від морозива, шоколаду? Повісьте в салоні порожній поліетиленовий пакет і скидайте туди непотрібне. Потім це легко викинути в урну чи в бак для сміття, що стоять біля проїжджих частин на вулиці.

Як відомо, у країнах далекого зарубіжжя за викидання з автомобіля навіть невеликого клаптика паперу накладається великий штраф. На наших вулицях із проїжджаючих автомобілів летять недокурки, рекламні аркуші паперу, обгортки. Ніхто не задумується про вияв антикультури, про те, скільки коштує збирання сміття, кожним керує бажання позбутися непотребу. Немов нікому нічого не відомо про екологічний стан міста. Ще більш обурливо, коли з припаркованого автомобіля через відчинені двері сміття викидають під днище автомобіля, керуючись тим, що ніхто цього не бачить.

У міжквартальних проїздах, які, як правило, заасфальтовано неповністю, автомашинам доводиться з'їжджати з твердого покриття і паркуватися на ґрунті. А ґрунт цей здебільшого м'який, тому що в містах високий рівень ґрунтових вод. Виїжджаючи потім на асфальт, машини наносять своїми колесами величезну кількість бруду.

Як відомо, уздовж автомагістралей встановлюються знаки, що інформують про «м'яке узбіччя». Машина, з'їхавши на нього на великій швидкості, може перекинутись. Як мінімум, їзда по м'якому узбіччю може призвести до пробуксовування. А бруд на колесах машини є перешкодою для руху. Він спричиняє забруднення асфальтового покриття, і кожен водій повинен знати, що винесення землі на дорогу є виявом його антикультури.

Дуже часто за кермом автомобіля ми бачимо водія, який курить. Це може бути вихована, інтелігентна людина. Але йому не вистачає елементарної культури, оскільки він змушує своїх пасажирів в невеликому салоні вдихати тютюновий дим. Якщо скло в салоні опущене, то під час проїзду на малій швидкості дим відчувають і пішоходи. Багато людей не переносять цього запаху.

Куріння пов'язане з істотним психофізіологічним впливом, воно часом підбадьорює водія, додає йому зухвальства, підвищує життєвий тонус, що впливає на егоїстичність. Почуття егоїзму за кермом — це істотна характеристика антикультури водія. Такий водій переконаний, що дорога тільки для нього, що інші автомашини є другорядними, і з їх рухом можна не рахуватися. Безмежність егоїстичного почуття призводить до утвердження вищості. Такий водій не пропускає пішоходів на позначеному пішохідному переході. А проїжджаючи повз інспектора дорожньо-патрульної служби, презирливо від нього відвертається.



Головним провідником і пропагандистом культури водіння, виробленої суспільством, є Державтоінспекція. Але є і монокультура, створена окремими водіями індивідуально й суб'єктивно. Нагромадження знань у цій сфері фільтрується Правилами дорожнього руху і заохочується дорожньо-патрульною службою Державтоінспекції.

Потрібно згадати і про наїзди на зелені насадження, про паркування на газонах. Адже не всюди можна встановити знаки, які забороняють це робити. На жаль, у багатьох місцях можна побачити автомобіль, припаркований на траві. Це буває і поблизу річок та водойм, і в посадках, і поблизу лісових масивів. Якщо такому водієві пояснювати, що колесами, краплями масла та бензину він знищує зелені насадження, внаслідок чого зменшується виділення кисню і змінюються кругові цикли життєдіяльності, то він не зверне на це уваги. Адже він не усвідомлює, що під впливом творчої діяльності сучасної людини, внаслідок збільшення в атмосфері пилу і газів зростає площа пустирів, де багато років нічого не росте. Ось чому елементом культури водіння транспорту є її екологічна складова.

Більшість автомобілів повинні мати талон екологічного контролю за станом повітряного середовища. І при цьому кожен водій без усякого талона повинен володіти такою екологічною культурою, яка змушує його не наїжджати на те, що потрібно зберігати.

Та що говорити про прим'яту колесами траву. Адже трапляються (на щастя, дуже рідко) водії-садисти, які можуть задавити собаку, кішку, птаха. їм невтямки, що цю трагедію бачать діти, що це може травмувати вразливих людей, що жорстокість надовго запам'ятовується.

Звичайно, наїхати на тварину може й культурний досвідчений водій, що не справився з управлінням. Для багатьох це може стати травмою на все життя.

Іноді тварини на вулицях поведуться краще, ніж люди. Бездомний собака, перед тим як перебігти проїжджу частину вулиці, відшукує пішохідний перехід, де терпляче чекає разом з людьми. Коли загоряється зелене світло, він переходить вулицю разом з пішоходами. А дійшовши до осьової лінії, ніби переконавшись у безпеці, він прискорює крок і рухається самостійно. Якщо поруч немає людей, а собаці необхідно пере-

тнути проїжджу частину вдалині від пішохідного переходу — він якийсь час стоїть на бордюрі з високо піднятою мордою, розглядається в обидва боки і принохується. Потім обережно починає рухатись, та в разі найменшої небезпеки повертається на тротуар.

Пішоходи поводяться інакше. Багато хто, не озираючись ні вліво, ні вправо, сміливо ступає на бруківку і безтурботно рухається ще й по косій лінії. Начебто їм невтямки, що за одну мить можна стати калікою і зробити водія винуватцем. До речі, з'явився новий вид бізнесу. Суть його полягає в тому, що пішохід свідомо поводить на проїжджій частині таким чином, щоб автомобіль, який рухається мимо, його зачепив. Внаслідок цього він падає на бруківку й чекає на водія. Між водієм і «потерпілим» відбувається розмова: сторони приходять до примирення за певну суму грошей. У таку ситуацію часто потрапляють водії іномарок.

На вулицях наших міст тривалий час після дощу зберігаються калюжі. Це результат неякісного дорожнього покриття. Найбільші калюжі — поблизу бордюрів, на забитих сміттям зливних стоках. Водій, що має низьку культуру, в'їжджає у воду без обмеження швидкості і, звичайно, забризкує своє вітрове скло. Та водночас він обляпує безневинних пішоходів, що йдуть по тротуару. Така вода на одязі залишає брудні патьоки. І головним винуватцем, безумовно, є водій автомобіля.

Неможливо вважати культурним водія, який завдав пішоходові збитків, нехай і невеликих, зіпсував йому настрій, налякав дитину. Щоб цьому запобігти, достатньо тільки знизити швидкість, обережно переїжджати калюжі, дивитися не тільки на дорогу, а й на тротуар, і намагатися не рухатися близько до бордюру.

До речі, уже в найближчому майбутньому наші автомобілі будуть обладнані супермобільними шинами з глибокими канавками для стоку води і під час руху по калюжах такі колеса значно менше розбризкуватимуть воду.

На жаль, сьогодні автомобілі, особливо вітчизняного виробництва, технічно недосконалі, бувають і поломки. Від цього ніхто з водіїв не застрахований. Якщо немає можливості викликати буксувальник, то ремонт доводиться робити самому водієві. Зазвичай це заміна колеса, усунення неполадок у за-

палюванні, поломок у важелях передньої підвіски, розривів у гальмових шлангах. У такій ситуації культура водія полягає насамперед у тому, щоб відігнати автомобіль із проїжджої частини і не створювати перешкод для дорожнього руху. Для цього іноді дуже просто відкотити автомобіль до бордюру або на тротуар, виставити знак аварійної зупинки (на іномарках — підняти кришку багажника з вмонтованим знаком) і займатись усуненням несправності. Що можна сказати про водія, який замінює колесо прямо на проїжджій частині вулиці, виставивши як знак аварійної зупинки каністру?! Такий водій не має елементарних уявлень про водійську етику. Він не дбає навіть про власну безпеку. Адже каністру видно набагато гірше, ніж знак аварійної зупинки.

Нерідко з автомобіля лунає голосна музика. В Європі це кваліфікується як вуличне хуліганство. До того ж, це ознака не смаку і нерозуміння музики.

Уздовж наших вулиць розміщені і цвинтарі. Проїжджаючи повз них, не всі водії вимикають музику.

Ми не звикли бути милосердними, нас рідко зачіпає чуже горе. Можливо, внутрішньо це так і має бути. Та зовні не можна показувати своєї байдужості, потрібно висловлювати своє ставлення німим співчуттям. Людина смертна, на відміну від неї цвинтарі — безсмертні. Трапляються поховання, яким сотні років. До них також потрібно виявляти свою повагу і на 2—3 хв приглушивши музику, показати своє виховання і культуру.

Правилами дорожнього руху звукова сигналізація заборонена в населених пунктах. Але вулиця переповнена сигналами автомобілів. Нервові, нетерплячі водії сигналять з найменшого приводу. Ви ще не виїхали на жовтий сигнал, а вже позаду підганяють сигналом. У разі об'їзду праворуч, який завжди є небезпечним, вам просигналять, що може призвести до переляку. Це реалії міських доріг, і це порушення Правил дорожнього руху, що стосується компетенції ДАІ.

Хотілося б згадати про охоронну сигналізацію з погляду культури водія. Сьогодні такою сигналізацією обладнано більшість машин. Найменший дотик до машини, і вмикаються звукові сигнали, що ревуть, виють або виконують якусь мелодію в різних тонах. Як відомо, сигналізація може запрацювати і без дотику чужих рук. Це означає, що в поле дії датчиків

потрапила перешкода. Сигналізація не розрізняє ні дня, ні ночі, вона завзято кличе у будь-яку пору доби. Звичайно, у нічній тиші її заклики енергійніші, тому що в цей час доби звук поширюється швидше і сильніше впливає, особливо на сплячу людину. Крім того, сигнали подаються протягом тривалого часу. Суть питання, звичайно, не в тому, як працює сигналізація, а в тому, що ніхто до цієї машини не підходить, крім хазяїна, якщо він недалеко. Та часто буває, що хазяїн не чує сигналів чи не поспішає, оскільки знає, що через якийсь час вона сама вимкнеться.

Така охоронна сигналізація не виконує свого призначення. Грабіжники можуть розкрити машину, будучи впевненими у безкарності. Мало хто зверне на це увагу. Це тільки дратує мешканців сусідніх будинків, пішоходів. Боротися з цим можна лише одним способом: вчити власників автомобілів, підвищувати свою професійну культуру. Коли б встановлення охоронної сигналізації супроводжувалося інструкцією або підписанням відповідного зобов'язання — не було б такої байдужості. А сьогодні ми маємо таку реальність: звукові сигнали заборонено, а звукова охоронна сигналізація довго вие, і робиться це, начебто, на законних підставах!

Іноді на вулиці можна побачити машину з увімкненою аварійною сигналізацією, яка стоїть біля знака «Зупинку заборонено». Через якийсь час з'являється водій, сідає в своє авто і легко рушає з місця. Кого ж обдурив такий водій? Своїх партнерів по дорожньому руху. Адже цей знак поставлено, виходячи з певних



міркувань безпеки руху, або для поліпшення умов проїзду. Але що до того водієві, який вважає, що діє відповідно до закону?! Це звичайний егоїст, який поставив машину в зручному для себе місці, створивши незручності для інших водіїв, котрі змушені змінювати рядність руху та об'їжджати. Увімкнувши аварійну сигналізацію, він вирішив легко й просто всіх обдурити. Але ж кожний водій знає, що у випадку аварійної зупинки водій «копається» в моторному відсіку або оглядає ходову частину, намагаючись усунути несправність. А якщо водій шукає технічну допомогу — обов'язково перекотить машину (сам чи за допомогою буксира) у безпечне місце, де її ніхто не зачепить і не пошкодить.

Усім добре відомо, що коли людина на узбіччі підняла руку з проханням зупинитися і підвезти, то будь-який автомобіль, у тому числі й іномарка, негайно зупиниться. Причому багато хто зупиняється в заборонених місцях — на перехрестях, на пішохідних доріжках, біля знака «Зупинку заборонено», тобто там, де їх попросив клієнт. Іноді можна спостерігати навіть чергу з двох-трьох автомобілів. Ніяких знаків «таксі» на цих машинах немає, що свідчить про відсутність відповідного патента. Можливо, ці автомобілі тут виявилися випадково, і водії не хочуть упустити можливість підвезти за гроші пасажира, тому що їм по дорозі. А, можливо, вони займаються візництвом цілий день, перетворивши це в бізнес. Але ж вони не мають на це права. А в місті повно муніципальних, державних і приватних таксі, що-правда, ціни на них трохи вищі. От і з'явилися конкуренти, багато хто з них володіє високою культурою водіння і низькою громадянською. Чи може бути таке поєднання?! Безумовно, ні. Людина, що не має достатньої громадянської культури, здатна на непрогнозовані вчинки за кермом і може обдурити кожного. Такому водієві не можна довіряти, і не можна бути впевненим, що він серйозно ставиться до водіння машини. До того ж він увесь час квапиться, щоб якомога більше заробити, і за будь-яку ціну доставить свого пасажира якнайшвидше.

Слід сказати про культуру правого повороту під час проїзду перехрестя. Багато водіїв, виконуючи цей поворот, втрачають рядність руху. Хтось пропускає пішохода, хтось об'їжджає вибоїни. Якщо здаля спостерігати за деякими водіями, то створюється враження, що, перебуваючи у зоні перехрестя, вони перебудовуються з правого ряду в лівий.

Останнім часом за виконанням цього елемента пильно стежить ДАІ. Поворот (лівий чи правий) з вулиці з однобічним рухом можливий тільки зі смуги, найближчої до повороту (п. 10.4 ПДР). На жаль, це правило часто порушується, особливо в місцях, де немає дорожніх знаків, що дозволяють робити поворот з двох-трьох смуг в один бік. У цьому випадку порушуються не тільки ПДР, а й культура водіння, адже створюється аварійна ситуація. Правда, водіїв вводять в оману вулиці з однобічним рухом, де, як правило, немає відповідних знаків. І в зв'язку з цим вони порушують Правила руху, будучи цілком переконаними, що діють правильно.

Щоб правий поворот можна було виконати чітко, не створюючи перешкод для інших автомашин, необхідно перед входженням у поворот знизити швидкість настільки, наскільки це необхідно для окреслення кола радіусом до 1 м.

Якщо ви їдете по асфальту чи по брушатці — це одне. Але є безліч путівців, які покриті товстим шаром пилу навіть узимку. Проїжджаючи такими дорогами, треба пам'ятати, що стовп пилу, який піднімається, заважає водієві автомобіля, який їде за вами. Він не тільки нічого не бачить, йому дуже важко дихати в пиловій хмарі.

Культура водія проявляється і в зовнішньому вигляді машини. Її дизайн продуманий до дрібниць, опрацьований на комп'ютерах, розв'язано питання аеродинаміки кузова. Та дехто з водіїв займається прикрашанням салона, чіпляє іграшки, підкови на щастя; встановлює додаткові світлові прилади у вигляді світних ланцюгів різних відтінків. Такому водієві невтямки, що цим він відволікає увагу своїх партнерів по дорожньому руху.

А що вже говорити про наклейки з написами на задній частині автомобіля. Слогани типу «Обережно, плутаю педалі» або «їду як умію» — яскравий зразок сумнівної культури водія. Важко зрозуміти, для чого призначені ці «афоризми», можливо, для того, щоб привернути увагу інших водіїв. Але психоаналіз показує, що в разі відволікання уваги водія зменшується контроль за дорогою і зростає імовірність потрапити в критичну ситуацію. Якщо підійти до наведених висловів з погляду культури водія, сформованої на основі загальнонаціональної, то можна зробити висновок, що такий водій володіє невисокою загальною культурою і це демонструє.

З'явилося безліч транспортних засобів, що містять різну рекламу. Вона теж відволікає увагу водіїв. Якщо реклама подається на автобусі, тролейбусі, трамваї — вона не являє ніякої загрози для водія. Але якщо реклама написана на легковому автомобілі, що порівняно з громадським транспортом має невеликі розміри, — він стає менш помітним. Адже в такому разі і водія-ми, і перехожими сприймається спочатку реклама, а потім — *автомобіль, що рухається. Власник такого транспортного засобу не володіє належною професійною культурою, тому що створює перешкоди своїм партнерам по дорожньому руху, і без того перевантаженим інформацією, що призводить до передчасної втоми.

Уявімо, що ми рухаємося в щільному автомобільному потоці. Зненацька автомобіль, що йде попереду, підрулює до бордюру, зупиняється і в момент, коли ви з ним порівнялися, відчиняються двері, і водій намагається вийти на проїжджу частину. З'являється небезпека наїзду. «Запорожець» чи «Жигулі» мають відносно невеликі дверцята на відміну від деяких іномарок, двері яких буквально перегороджують дорогу, створюючи тим самим перешкоду для руху. Про що думав водій перед тим, як відчинити дверці машини? Адже він мав спочатку подивитися в дзеркало заднього вигляду і, тільки переконавшись у відсутності небезпеки, вийти з машини. Очевидно, цей водій ні про що не думав, крім того, що йому потрібно в цю мить.

На жаль, невміння і небажання передбачати події, зайнятість своїми власними справами, неспроможність поставити себе на місце іншого — усе це є характерним для деякого з водіїв, серед яких багато хто має вищу освіту. Погано, що тільки гуманітарні факультети (при цьому не всі) дають знання з етики поведінки, культури взаємин, психології спілкування. В автошколах вивчаються тільки матеріальна частина і водіння. Підготовка водія — це комерційна справа, і завдання будь-якого інструктора — швидше випустити курсанта. Сам інструктор має приблизне уявлення про культуру водія, тому що цього не вчили і його. А в процесі навчання своїх курсантів він нерідко займається візництвом, вчить, як швидше протиснутися вперед, не пропускати тих, кому важко від'їхати від бордюру, а не як надавати допомогу водіям, що мають технічно несправні автомобілі.

Іншим елементом культури водія є санітарний стан автомобіля, його чистота. Деякі водії воліють мити свою машину зовні

(для інспектора), інші — тільки всередині. Водій високої культури повинен обов'язково утримувати автомобіль у чистоті, особливо салон. Це не так уже й складно, адже сьогодні достатньо автомийок та й діти за невелику плату надають цю послугу.

Якщо чистота кузова, салону та багажника має суто естетичне значення, то інша справа — моторний відсік. Внаслідок патоків олії, бензину, гальмової рідини, нашарувань пилу, у разі несправної електропроводки в моторному відсіку може виникнути іскра і призвести до запалювання двигуна. При цьому загоряться пластмаса, гумові шланги, фарба. Це моторошне видовище і погасити вогонь зовсім непросто. Основною причиною таких пожеж — давно не митий двигун. Оскільки такі випадки найчастіше трапляються зі старими автомобілями, то можна припустити, що їхні двигуни не милися роками.

Про високу культуру водія, його вимогливість до самого себе свідчить чистий автомобіль із полірованою поверхнею.

ІНТУЇЦІЯ

Водієві вона може підказати, що в найближчі секунди робитиме ваш партнер по дорожньому руху. Досвідчена людина з високою культурою може передбачати дії інших, тому що є загальні психологічні моменти поведінки за кермом, можливо, навіть стандартні, залежно від ситуації. Складніше передбачати дії пішоходів, особливо дітей, які зненацька з'являються на проїжджій частині. Кожний водій має звертати увагу на пішоходів, котрі йдуть близько до бордюру, з правого боку вулиці, у напрямку вашого руху.



На жаль, діти часто потрапляють під колеса автомобілів головним чином через те, що переходять вулицю у невстановленому місці. Переходити вулицю не за Правилами — це в багатьох з них «у крові», тому що коли вони були ще маленькими, то батько, взявши дитину за руку, сміливо кидався в потік автомобілів. Особливо обурлива поведінка жінок, що нерідко штовхають дитячу коляску просто під колеса машини. Але ж багато матерів і батьків мають посвідчення водія і повинні уявляти собі наслідки і міру відповідальності для обох сторін. Тільки лінощами можна пояснити перехід вулиці в неналежному місці, особливо там, де є перехід підземний.

Культура водія проявляється не тільки в процесі руху. З жалем можна констатувати, що неправильне розуміння ринкових відносин (усе продається, усе купується) призвело до погіршення стосунків між людьми. Ось один з прикладів. Якщо сусіда по гаражу попросити відбуксирувати автомобіль для ремонту на відстань 1 км, то у відповідь можна почути, що він зайнятий чи буксируванням не займається. Якщо в стаціонарних умовах гаража сусід відмовив в елементарній допомозі, то чого можна чекати від такого на приміській дорозі?! Він проїде мимо і навіть не подивиться у бік того, хто потребує допомоги.

Дивно спостерігати, як мимо автомобіля, що стоїть на узбіччі, проїжджають сотні автомобілів, і ніхто не запитає, чим можна допомогти.

Останнім часом значно поліпшилася дисципліна водіїв у ставленні до пішоходів, що рухаються по перегульованому пішохідному переходу. Часто виїзд машин на перехрестя відбувається з такою швидкістю, яка лякає пішоходів, бо важко собі уявити можливість різкого гальмування. Машину, яка стрімко виїхала, пішоходи пропускають уперед, іноді зупиняючись буквально за метр від неї.

Як відомо, на усяку отруту є протиотрута. Так і у випадку обов'язкового виконання правила про пропускання пішоходів, які перетинають перехрестя на зелений сигнал світлофора. Деякі водії виявляють хитрість: вони зупиняються безпосередньо на переході перед пішоходом, перегородивши йому дорогу. Здалеку складається враження, що водій діяв правильно, за Правилами дорожнього руху. Насправді ж він виявив свою антикультуру.

Антикультура водія виявляється по-різному. Боротьба з нею повинна мати особистий, суб'єктивний характер. Іншими словами, кожен водій повинен систематично аналізувати свою манеру водіння, помилки під час виконання Правил руху, повинен завжди ставити себе на місце свого партнера по дорожньому руху, а також — на місце пішохода. Цей аналіз треба робити для різних ситуацій: ніч — день, старий — новий автомобіль, пішохід чоловік — жінка, дорожній патруль є — відсутній, дорога рівна — полого, дорога суха — мокра і т. п.

Буває, що навіть досвідченому водієві доводиться виїжджати на перехрестя після ввімкнення червоного світла світлофора, порушуючи Правила дорожнього руху» Але часом трапляються водії, які в перпендикулярному напрямку починають рухатись на жовте світло, тим самим блокуючи перехрестя. Це справжнє знущання, оскільки перший автомобіль зупиняється десь посередині перехрестя, чим викликає осуд серед інших партнерів. Це приклад антикультури.

РІЗКЕ ГАЛЬМУВАННЯ

Воно завжди є небезпечним і негативно характеризує водія, якщо це не екстрений випадок. Добрий водій повинен заздалегідь проаналізувати дорогу і плавно гальмувати. Адже різке гальмування крім зносу деталей гальмової системи і шин може призвести: до занесення автомобіля, до втрати правильної форми шин, до розриву гальмових шлангів і, звичайно, що найгірше, до травм пасажирів.

Таким чином, різке гальмування — це цілий комплекс ризиків. Тільки водій з низькою культурою може цього не враховувати.

ПРОЇЗД ТРАМВАЙНОЇ ЗУПИНКИ

Інколи трамвайна зупинка розташована перед самим перехрестям. Часто буває, що на червоне світло між трамваем і бордюром зупиняється кілька автомобілів, і тоді пасажирам трамвая важко перейти на тротуар і навпаки. Здавалося б, що може бути простішим для водія з високим рівнем культури, ніж зупинитися після трамвая, якщо не встигає на зелений сигнал світлофора. Але ж перемагає прагнення їхати, і це психологічно породжує антикультуру.

ЕМОЦІЇ ВОДІЇВ

Усі ті водії, хто свариться за кермом, проклинає своїх партнерів по дорожньому руху, усі ті, хто обігнав на великій швидкості іншого, не звільнив дороги чи просто виявив неповагу до іншого водія, — повинні дещо враховувати. Світ людей великої внутрішньої культури намагається виконувати біблійні заповіді. Звичайно, там нічого не сказано про культуру дорожнього руху. Та на основі Біблії розроблено численні релігійно-філософські системи, за якими основою всього матеріального світу є світ сил, що відображають світ ідей. Іншими словами, астральний світ — це відображення світу божественного. Ось чому слово як відображення ідеї є джерелом усіх сил. Звідси впливає можливість впливати через слова на світ астральний. Усім цим займається парапсихологія.

Мине небагато років, і езотерика з'явиться в шкільних програмах. Уже сьогодні дехто з нас, наділений шостим чуттям, здатний проникнути за межі реальності і сприймати явища людської психіки підкіркою головного мозку. Невидимий Всесвіт пізнається через видиме. Отже, є й потайні знання, які не кожному дано зрозуміти. Проте ці знання пройшли великий історичний шлях і здобули багато підтверджень і в практиці, і в бутті. Це серйозний привід для того, щоб водії задумувалися, чи потрібно тримати емоції в собі, чи «вихлюпувати» їх назовні?! Добре відомо, що коли дати вихід своєму нервовому стану, емоційно висловитись, то настає психологічне заспокоєння, що дає змогу запобігти стресовій ситуації. Безумовно, це важливо, тому що поїздка на машині по вулицях з інтенсивним рухом, як і переміщення з великою швидкістю, зумовлює збудження. Та культурний водій, однак, не обзиватиме інших поганими словами.

Набувають поширення образи за допомогою жестів, коли водій, обганяючи іншу машину, вважає за потрібне подивитися на іншого водія і покрутити пальцем біля скроні на знак його розумової неповноцінності. Його не цікавить ні вік, ні суспільне становище іншої людини. Такий водій сам собі привласнив функцію судді на дорозі і безкарно роздає образи. До цього типу водіїв належать молоді люди, непрофесіонали, які поверхово знають Правила дорожнього руху, дехто з них їздить за дорученням. Невеликий життєвий досвід навчив їх силових прийом-

мів і безконтрольності в роботі. У дорожній рух вони вносять нервозність, провокуючи злість та образи. Відсутність елементарного виховання веде до небезпеки.

Зухвало поведуться водії автомобілів з іногородніми номерами, особливо із країн ближнього зарубіжжя. їдуть на високих швидкостях, ризиковано обганяють, не пропускають пішоходів. У їхній манері водити машину відчувається зневага до інших. Можливо, ці машини прибули з міжміської траси, де високі швидкості виробляють на нетривалий час психологічну несприйнятливості небезпеки. Крім того, вони часом вважають, що рівень контролю дорожнього руху патрульною службою тут недостатньо високий, що під час зустрічі з інспектором можна буде послатися на свою «іногородність», на незнання вулиць» Тут вони помиляються. Не володіючи належною професійною культурою, такі водії викликають обурення в інших, які не дозволяють собі їздити зухвало.

КУЛЬТУРА ТА АНТИКУЛЬТУРА

Культура та антикультура водія не знає середини, тому що не просто визначити межу між ними. Є державне регулювання дорожнього руху, і є різні його аспекти, що мають враховуватись.

Візьмемо, наприклад, стан здоров'я водія. Коли автопідприємство випускає транспорт на лінію — медслужба перевіряє стан здоров'я водія, у тому числі контролюється кров'яний тиск, від якого значною мірою залежить самопочуття людини (головний біль, зміна гостроти зору, шуми у вухах), Перепади кров'яного тиску під час руху транспорту можуть спричинити розрив су-

ри



дин, крововилив, внаслідок чого водій знепритомніє, а машина втратить управління.

Звичайно власник легкового автомобіля контролює вміст алкоголю в крові спогадами, коли він випив і скільки. А от артеріальний тиск мало хто контролює. Тому можна з певним переконанням говорити про те, що частина водіїв за кермом має підвищений тиск. Хіба це вияв культури — ризикувати і своїм здоров'ям, і своїм автомобілем, і здоров'ям пішоходів?! Безумовно, це антикультура, коли водій не рахується ні з якою небезпекою. У цьому випадку його ризики переміщуються за межі ймовірності, і він не хоче вірити в те, що може статися погано. До речі, таку ситуацію іноді передбачають жінки і категорично забороняють своїм чоловікам сідати за кермо. Це підказує їх інтуїція.

На наших вулицях і дорогах дедалі більше з'являється велосипедистів, серед них — безліч дітей. Вони мають примітивне уявлення про Правила дорожнього руху; думають, що можуть їздити як автомобілісти, наприклад, під час перетинання перехрестя, Велосипедних доріжок дуже мало, їхнім створенням міські влади не займаються. Напевно, не скоро з'являться такі доріжки європейського зразка: чорна смуга на сірому асфальті тротуару на відстані півметра від проїжджої частини, на ній — аплікація силуету велосипеда з кольорового каміння. Поки таких доріжок немає, водіям необхідно виявляти витримку стосовно велосипедистів. Їх так само, як і недисциплінованих пішоходів, потрібно охороняти і підстраховувати.

Не кожен може мати витримку в процесі водіння, тому що це пов'язано з величезною кількістю подразників, і часом емоції важко стримати. Деякі водії переживають внутрішньо, а дехто «виплескує» емоції назовні. Дуже поширеним є використання звукових сигналів (які в місті заборонено). Так, у разі секундної затримки автомобіля перед перехрестям задні починають запекло сигналити, створюється обстановка какофонії, що призводить до дезорієнтації і водіїв, і пішоходів. Несподівано рух відновлюється, сигнали негайно стихають. Але залишаються наслідки — роздратована нервова система в людей.

Швидко зростає кількість маршрутних таксі. Вони безупинно рухаються, їхні водії орієнтовані на те, щоб їхати, а не стояти, їхати — це завжди погоня. У цьому випадку — за грошима. Деякі

порушення Правил дорожнього руху такими водіями залишаються непоміченими і не караються. Це формує в них почуття хазяїна дороги» Типові прояви дорожньої антикультури водіями маршрутних таксі такі:

- > зупинка транспорту за вимогою пасажирів без додержання правил зупинок:
 - а) на відстані більш як 1 м від бордюру, що на вузьких вулицях старих міст має істотне значення для руху транспорту;
 - б) зупинка для висадки — посадки в зоні перехрестя;
- > їзда на гранично допустимій міській швидкості, різкий розгін і гальмування, що лякає пішоходів і водіїв інших транспортних засобів;
- > голосна бравурна музика в салоні, що не вимикається навіть під час проїзду мимо цвинтаря чи в'язниці;
- > нахабне просування вперед, незважаючи на ризик пошкодити кузови свого та інших автомобілів;
 - «підсікання» транспорту, що йде паралельно;
- > виїзд на завантажене перехрестя на червоне світло;
- > зупинка на червоне світло світлофора поєднується з посадкою-висадкою пасажирів;
- > здійснення взаєморозрахунків з пасажиром під час руху, що істотно впливає на уважність водія.

Нині часто автобуси використовуються як маршрутне таксі. У деяких містах ці функції виконують «Ікариси», «ДАЗи». Їх довжина — 11 м і більше. Водій такої машини сидить високо і має можливість добре оглядати дорогу й контролювати ситуацію на дорозі.

На жаль, не всі водії усвідомлюють, наскільки великі їхні транспортні засоби, наскільки вони утруднюють огляд і маневреність інших автомобілів, зокрема легкових, особливо тих, що мають малий кліренс і невелику (до 3,5 м) довжину.

Якщо рейсові автобуси роблять посадку-висадку пасажирів тільки на зупинках, позначених відповідними знаками, то водії автобусів-маршрутних таксі, намагаючись побільше заробити, зупиняються в будь-якому місці за проханням пасажирів. Це призводить до того, що платник-пасажир, який психологічно керує водієм, створює незручності для інших учасників дорожнього руху.

Уявіть собі, що «Жигулі», які рухаються у правому ряду, зупинились перед пішохідним переходом, щоб пропустити жінку. У цей час машину об'їжджає маршрутне таксі, перешиковується в правий ряд і різко гальмує перед пасажиром, який підняв руку. «Жигулям» доводиться негайно перешиковуватися в лівий ряд або чекати, коли таксі почне рухатися. При цьому тут порушуються вимоги пп. 18.1 і 15.9 ПДР.

Вияв антикультури водієм маршрутного таксі призводить до підвищення нервозності в інших водіїв, а також до порушень Правил дорожнього руху, непрямым винуватцем яких є водій маршрутного таксі.

Часто можна побачити, як кілька автомобілів виїжджають один за одним на зелене світло світлофора й унеможливають лівий поворот зустрічного транспорту. Можливо, це секундна затримка, але вона зумовлює нервування водіїв.

Одного разу довелося спостерігати на дорозі «подвійне хамство» водіїв. З вузького бічного проїзду на головну дорогу одна за одною виїхало кілька машин. Перший автомобіль хотів перетнути вулицю з подвійною розділовою смугою; інші — повернули у бік руху головною вулицею. Оскільки перетнути вулицю з інтенсивним рухом, та ще в ранкову годину пік, досить непросто, — природно, що автомобіль довго стояв у чеканні моменту порушити Правила дорожнього руху. А що в цей час робили водії інших автомобілів, яким був заблокований виїзд? Вони відчайдушно сигналізували, що також заборонено. Перший водій не думав про те, що він перешкоджає рухатись іншим. Ним володіло бажання заощадити кілька десятків метрів і не їхати до найближчого перехрестя.

До чого призвели безупинні звукові сигнали?! Психологічно вони підштовхували водія до порушення Правил. Чим більше вони сигналізували, тим більшим було бажання наполягти на своєму. Звукові сигнали в ранковій годині добре були чути в прилеглих будинках. Та й на численних перехожих це, безумовно, справляло негативне враження. Ці водії виявляли антикультуру. Один заблокував дорогу, інші підняли «лемент».

Звідси напрошується висновок про те, що чиєсь недостатнє виховання, яке виявляється в дорожньому хамстві, не повинне бути приводом для прояву хамства іншим водієм. У класичному менеджменті є одне дуже цікаве спостереження: ненависть можна перемогти тільки любов'ю. Це означає, що коли ви хоче-

те, щоб до вас, до вашого автомобіля ставилися шанобливо — спробуйте і ви шанобливо ставитись до інших і не звертайте увагу на їхні промахи.

Будь-яке порушення Правил дорожнього руху, безумовно, пов'язане з низькою культурою водіння. Проте контроль покладено тільки на інспекторів ДАТ та на спеціально уповноважених громадських працівників. Якщо хтось з водіїв хоче зробити зауваження другому, то для цього слід обрати ліберальну і вкрай обережну форму, яка не зачепить його самолюбства. Сидячи в машині, немов у фортеці, безупинно подаючи сигнал, водій показує свій невисокий інтелект.

Дуже часто в потоці машин у ясну сонячну погоду можна побачити брудну машину. Бруд завжди добре видно, особливо на фарбах середньої і темної тональності (рубін, мокрий асфальт, чорна, темно-зелена, темно-синя та ін.). Брудна машина яскраве свідчення неохайності її водія. Важко уявити, що на такій машині їде людина в світлому костюмі з краваткою.

Дивлячись на брудний зовні автомобіль, можливо, навіть і дорогий, молена з упевненістю судити про недостатню культуру його власника, і це виражається в його можливості іноді порушувати Правила дорожнього руху. Якщо дорожні правила порушуються систематично, такий водій — злочинець, і рано чи пізно він буде покараний.

Часто на дорозі трапляються автомобілі, що рухаються надто активно. Вони петляють по дорозі, поперемінно об'їжджаючи машини то ліворуч, то праворуч. Звичайно так поведуться водії іномарок, які мають могутні двигуни і гарну маневреність. Щодо Правил дорожнього руху, це є порушенням (п. 8.7.3 «г»).



А з погляду культури водіння така поведінка вражає своєю нахабністю. Добре відомо, що їзда з підвищеною швидкістю в межах міста, де багато перехресть, обмежень і світлофорних об'єктів, не завжди сприяє скороченню часу на поїздку. Петляння по дорозі, постійна зміна рядності свідчить про нестабільність водіння, про нахабність і презирливе ставлення до водіїв інших автомобілів. Така їзда властива молодим і відчайдушним. Досвідчена людина, яка володіє високою культурою водіння, навряд чи дозволить собі таку їзду, навіть у ситуації, коли дуже квапиться.

Є водії, що демонструють свою ввічливість, і це добре. Якщо такого пропустити вперед, він обов'язково подякує кивком голови. А це вже підвищує настрій. Інший сприйме це як належне, на нього не можна ображатися, такий у нього рівень культури. Напевно, він поводить себе так само і в побуті, і на роботі.

Більшість водіїв намагаються не порушувати Правил дорожнього руху, інші — роблять це демонстративно. Не один раз доводилося спостерігати ситуацію, коли в лівій смузї магістралі рухається автомобіль з граничною міською швидкістю 60 км/год. Позаду з'являється автомобіль зі швидкістю 80—90 км/год і настійно вимагає сигналами (звуковими і далеким світлом) звільнити дорогу. Ідеться не про спецавтомобіль. Така вимога водія, звичайно, викликає протест. Спочатку не звільняють дороги, та згодом не витримують і дають нахабі можливість на дуже великій швидкості рухатися в лівому ряду, провокуючи небезпечні ситуації.

Незважаючи на привілеї, обережно поведуться водії «швидкої допомоги», полсежних машин, відділів охорони, інкасації, які рухаються з увімкненими проблісковими «блимавками». Це зрозуміло, оскільки багато водіїв не звертають уваги ні на специфічне забарвлення транспорту, ні на «блимавки», не чують звукових сигналів і сирен. Тому, природно, вони не поступаються дорогою, не зупиняються, як того вимагають Правила дорожнього руху. Такі водії загіпнотизовані власним рухом, неймовірним прагненням просунути вперед. Продовжуючи рух, вони ризикують, і деяким це навіть приємно. Усе це змушує водіїв спецавтомобілів бути вкрай обережними і знижувати швидкість руху, що призводить їх до запізнь.

Безвідповідально поводяться водії автомобілів, що обслуговують органи місцевої влади, керівників міських та обласних установ. Ці автомобілі мають особливі номерні знаки, зрозумілі тільки Державтоінспекції. Прикриваючись авторитетом свого начальника, водії часто порушують Правила. Слід зазначити, що такі водії є певним відображенням його поведінки. Якщо начальник дозволяє собі будь-які посадові порушення чи цинічно відзивається про інших, іноді свідомо підштовхує свого водія до порушення Правил (обіцяючи йому своє заступництво), це призводить до розвитку почуття всюдозволеності й презирливого ставлення до інших учасників дорожнього руху. У такому разі слід говорити не про культуру водія, а про соціальну небезпеку, оскільки поїздки постійно пов'язані з порушенням Правил, формуванням атмосфери своєї винятковості, демонструванням незалежності від Державтоінспекції.

Іноді керівник обласного чи міського масштабу сам сідає за кермо службового автомобіля. У багатьох країнах це є правилом, тому що дає змогу скоротити витрати на утримання автотранспорту. Безумовно, керівник за кермом — це варто вітати. Проте тільки в тому разі, якщо це робиться систематично. Добре їздить той, хто їздить часто. Той володіє культурою водіння, хто має досвід водіння і спілкування на дорозі.

На жаль, керівники за кермом часто нервові, «засмикані», мають підвищені серцебиття і кров'яний тиск. Адекватно своєму стану поводяться на дорозі. Безкінченно сигналять, зрізають кути, їдуть на червоне світло, не пропускають пішоходів, демонструють свою безкарність. Інспекторам ДАІ доводиться ставитися терпимо до високопоставлених водіїв. Отже, виходить, що перед законом не всі рівні, а це недопустимо у првовій державі.

Багато водіїв проїжджають перехрестя на жовте світло світлофора. Звичайно, бувають випадки, коли машина підходить до перехрестя на великій швидкості і їй важко зупинитись, особливо, коли мокра дорога. Це є порушенням Правил дорожнього руху, а стосовно інших водіїв, то це явна неповага, свідчення невисокої культури. Справа в тому, що перетинаючи перехрестя в такій ситуації, інший водій змушений для звільнення перехрестя їхати на червоне світло, наражаючи себе на небезпеку.

Той, хто їде на жовте світло, виявляє квапливість і необережність. У статистиці порушень Правил дорожнього руху відомо багато трагічних випадків, коли на жовте світло на перехрестя виїжджали машини у взаємно перпендикулярних напрямках, і це призводило до тяжких аварій.

На жаль, багато водіїв, чекаючи перед перехрестям моменту ввімкнення зеленого світла, завчасно виїжджають на жовте, думаючи, що вони перебувають «під захистом» світлофора. Прагнення їхати швидше призводить до хвилиної втрати контролю над собою, і цього буває достатньо для створення аварійної ситуації, куди можуть бути втягнуті і водії, і пішоходи. Тому елементарне уявлення про культуру водіння зобов'язує всіх уповільнювати рух перед пішохідним переходом у момент, коли мигає зелене, і ні в якому разі не виїжджати на перехрестя на жовте світло.

Не таким вже й рідким явищем є вклинювання між рядами, особливо перед перехрестям, незважаючи на наявність дорожньої розмітки, зробленої з розрахунком на оптимальні габарити. Якщо дорогу розмічено на дві смуги, по ширині може вклинитися третій легковий автомобіль. Але це всім ускладнює маневр, створює можливість бічного зіткнення. Крім того, не завжди зрозуміло, у який бік (чи прямо) поїде автомобіль, що вклинився. Бувають водії, що на дорозі з дворядним рухом створюють для себе додаткову смугу, рухаючись колесами правої сторони по тротуару.

Є вулиці, де трамвайне полотно прокладено на спеціально відгородженій смузі, посередині чи збоку від проїжджої частини, якою рухається автотранспорт. Знаходяться бажаючі швидко проїхати по трамвайній смузі, де, звичайно, немає ніяких забороняючих знаків, а проїжджа частина завантажена. Таку поведінку ніякими пробками на проїжджій частині не можна виправдати.

Щоб таких випадків не було, водій повинен мати внутрішню культуру і в будь-якій дорожній ситуації не тільки не створювати перешкод для руху громадського транспорту, а навпаки, дбати про більш сприятливі умови для нього. Адже в разі перешкод громадський транспорт становить велику небезпеку, тому що має значні габарити і йому важче маневрувати в умовах інтенсивного дорожнього руху.

Якщо автомобіль рухається по трамвайному полотну, в окремії смузі його руху, то водій сподівається головним чином на потужність своєї машини. Проте потужність і швидкість як функція від потужності реалізуються тільки на гарному дорожньому покритті. Наявність канавок, шпал, вибоїв внесе серйозні корективи в рух, -а спроба з'їхати може виявитися не такою й простою.

Ще один момент — це зрізання перехрестя перед малопотужним транспортом, який далеко не відразу набирає швидкість. Звичайно зрізують перехрестя водії іномарок, чим викликають чималі докори інших водіїв, стосовно яких, щонайменше, виявлено неповагу. Це почуття не відразу минає, від нього залишається гіркота усвідомлення того, що могутнім іномаркам дозволено їздити за неписаними правилами.

Зрідка на вулицях трапляються автомобілі без державних номерних знаків, навіть без тимчасових, що їх мають автомобілі, призначені для перегону. Звідкіля вони беруться — невідомо. Але водіїв таких машин на дорозі варто побоюватись, тому що вони їдуть з перевищенням швидкості, а манерою водіння виражають перевагу над іншими учасниками дорожнього руху. А через те, що немає номерів, на них важко поскаржитися.

Іноді можна спостерігати, як перед самим перехрестям машина розвертається на 180° і їде в протилежному напрямку. Здавалося б, елементарна культура водіння мала б змусити такого водія виїхати на перехрестя, пропустити усіх у протилежному напрямку і розвернутися. Але на такий маневр піде близько 1 хв, тоді як швидше й зручніше розвернутися перед самим перехрестям. Але ж такий маневр може



призвести до драматичних наслідків. Це наслідок відсутності самодисципліни у водія.

Лівий поворот із правого ряду або правий поворот з лівого ряду стали такими ж поширеними порушеннями, як і обгін праворуч машини, що рухається лівою смугою. Правилами дорожнього руху такі маневри заборонено, якщо немає відповідної розмітки. Як правило, вони відбуваються несподівано і, до того ж, у зоні перехрестя.

Культура водія повинна виявлятися і в екстремальних ситуаціях — на пожежах автомобілів, під час аварій, коли є поранені, які потребують медичної допомоги та госпіталізації. На жаль, такі ситуації трапляються не так вже й рідко.

Якщо автомашина загорілась, то викликати пожежників безглуздо, тому що машина горить дуже швидко. За Правилами, всі автомашини повинні бути обладнані вогнегасниками. Ситуація, коли один водій намагається збити полум'я, а інші безтурботно проїжджають мимо, повинна бути винятком. Вона не відповідає уявленням про культуру водія. Адже в таку ситуацію може потрапити кожен. Робота 10—20 вогнегасників швидко дасть позитивний ефект, і для цього знадобиться зовсім небагато часу. Потрібне тільки бажання 10—20 водіїв допомогти.

АВАРІЯ

Стогне поранена людина, вся в крові. Страшно підійти і страшно проїхати мимо. Навіть у деяких медпрацівників вигляд крові викликає переляк. Але безпомічній людині необхідна допомога, зробити це треба негайно, ще до приїзду «швидкої допомоги». У цьому випадку потрібно проявити свою високу цивільну культуру. Можливо, потрібно надати свій транспорт, щоб відвезти в лікарню, хоча в салоні вашої машини можуть залишитися плями крові. Але це необхідно зробити, інакше вчинити не можна.

Невідворотність аварійної ситуації водій часто передбачає заздалегідь і вживає заходів, щоб запобігти. Найпростіше, з чого можна почати, — це різке гальмування, що далеко не завжди буває ефективним.

Уявімо ситуацію: хиткою ходою пішохід перетинає вулицю поза переходом, наїзд на нього неминучий. Однак цього можна уникнути, якщо різко звернути до тротуару, до припарковано-

го там іншого автомобіля. Проблема полягає в тому, що або буде збито п'яну людину, або пошкоджено автомобіль на стоянці. У моральному плані людське життя дорожче, у матеріальному — більше грошей піде на ремонт чужої машини. Рішення треба прийняти за кілька секунд, і воно має бути однозначним: необхідно вжити всіх заходів, щоб не наїхати на людину, не задумуючись про власні й чужі матеріальні збитки. Цей елемент глибокої культури водія повинен протиставлятися будь-якому вияву егоїзму» Недостатньо висока культура та її неадекватне сприйняття водіями різного віку, статі, інтелекту призводять до порушення Правил дорожнього руху і до створення аварійних ситуацій,

УПРАВЛІННЯ АВТОМОБІЛЕМ ОДНІЮ РУКОЮ

Як правило, навіть досвідченого водія легко злякати, тому що він добре знає, які несподіванки трапляються в дорозі. Звичайно, у поле зору людини за кермом потрапляють елементи, що не належать до дорожнього руху. Багато хто бачить не тільки автомобілі, які мимо проїжджають, а й встигає побачити та оцінити людину, як сидить за кермом. Жінки особливо привертають увагу водіїв. Найбільше вражають яскраві жінки і блондинки за кермом іномарок.

Але буває й так, що від одного погляду на жінку за кермом, від розуміння її стилю й манери водіння декому з водіїв може стати не по собі. Наприклад, жінка водій однією рукою тримає



кермо, а другою — мобільний телефон біля вуха. І все це відбувається на повороті, під час проїзду складного перехрестя з короткими світлофорними інтервалами.

Усі вчилися водіння в автошколах. Перші уроки інструкторів були про те, що не можна тримати одну руку весь час на важелі перемикання швидкостей, що кермо треба завжди тримати двома руками. Особливо на передньоприводних автомобілях, які менш стійкі в управлінні, незважаючи на те, що більшість з них обладнана гідропідсилювачами керма.

Для управління машиною однією рукою потрібно деякі пристрої, які використовуються інвалідами. А якщо здорова нормальна людина веде машину однією рукою, то це свідчить не тільки про її безтурботність, а й про те, що вона не уявляє собі аварійних ситуацій. Ідеться про необережність жінок. Проте й деякі чоловіки, хоча рідше жінок, дозволяють собі таке нове™ дження з машиною.

Красиво сісти в автомобіль може не кожна жінка. Хоча в Європі цього вчать школярів. В Англії, наприклад, жінки не дозволяють собі, сідаючи в авто, розводити широко коліна. Методика такої посадки полягає в тому, що жінка сідає в салон під кутом приблизно 45°. Упершись у спинку крісла, вона піднімає ноги, зведені в колінах, і далі, повернувшись на сидіннях, як на шарнірах, переміщає все тіло в автомобіль. Такий спосіб посадки красивий, граціозний, не викликає усмішок у навколишніх. Це свідчення жіночої вихованості й скромності.

ПОРУШЕННЯ ЕТИКИ

Невисокий рівень поведінки водіїв може зумовлюватись перевтомою. Її основні особливості: нездатність утримувати увагу і розлад координації рухів. Стомленню звичайно передують втома, коли організм сигналізує про необхідність припинити рух, щоб уникнути нервового розладу. Втома не завжди відчувається в стані сильного емоційного порушення чи під впливом небезпеки. Стомлення — це комплекс фізичного, розумового та емоційного станів людини.

Причини невдоволеності рівнем культури водія складні й різноманітні. Насамперед необхідно згадати про відсутність спеціальної інформації. Зате в іншому напрямі є надлишок інформації. Величезна кількість знаків дорожнього руху, роз-

мітки, дорожні написи перевантажують психіку усіх без винятку водіїв.

Однією з проблем, що пов'язані з культурою водія, є стан доріг. Будь-хто скаже, що коли поганий стан дорожнього покриття, то тут не до взаємоповаги, адже треба будь-яким способом якнайшвидше виїхати на кращу дорогу. Таким чином, стан доріг — важливий елемент впливу на культуру водія. Дуже часто це зумовлює порушення Правил дорожнього руху: водії виїжджають на смугу зустрічного руху або на узбіччя чи на тротуар, де рухаються пішоходи; іноді це супроводжується звуковими сигналами і навіть зневагою до вимог працівників міліції.

У практиці паркування водіїв трапляється таке порушення етики, коли між двома припаркованими автомобілями вклинюється третій. Місця для заїзду не вистачає, а використовувати для цього задній хід багато водіїв не вміють. Тому такий водій ставить машину під гострим кутом до тротуару і наїжджає на нього правим переднім колесом. При цьому він займає уздовж тротуару місце, що дорівнює діагоналі своєї машини, і ця діагональ, природно, більша за бічну довжину. Але не це найголовніше: суть у тому, що сусідні автомашини виявляються забло-



кованими з одного боку, Вони не зможуть виїхати з місця, поки не з'явиться хтось із водіїв припаркованих поряд автомобілів.

До речі, їзда поганими дорогами, навіть у розкішному автомобілі, викликає почуття психологічного дискомфорту. Це почуття може посилюватись під впливом великої кількості пилу в повітрі або поганої видимості. Багато водіїв під час поїздки по поганій дорозі відчувають страх за стан шин своєї машини, навіть маючи безкамерні шини. Стан психічного дискомфорту водія може також посилюватись стурбованістю своїх пасажирів. Якщо довго їхати по поганій дорозі, то це може призвести до хворобливого стану, який виражається нервовим порушенням, іноді — втратою самовладання. Значно погіршують стан психологічного комфорту шум і вібрація автомобіля. їзда на низьких передачах дратує не тільки підвищеним шумом, а й підвищеною затратою бензину, що для багатьох водіїв має істотне значення. Слід зазначити, що нервова перевтома може бути наслідком загальмованості.

Характерною особливістю є заклопотаність особистими справами. Можуть бути проблеми побутові, сімейні, матеріальні, любовні. Водіння автомашини може відвернути від поганих думок, хоча цілком абстрагуватися від них водіям звичайно не вдається, Психологічний стан багатьох людей настільки складний, що їх часом не радують і великі удачі, успіхи.

Рух по трасах міжміського сполучення — це процес монотонний: за вікном миготить одноманітний пейзаж, що зумовлює деяке заспокоєння, а потім настає психологічно монотонний стан. При цьому вимогливість до себе зменшується, у багатьох водіїв з'являється байдужність. Це небезпечний стан, хоча б тому що уявлення про культуру водія стає заниженим. Правда, із цього стану можна легко вийти за допомогою спілкування з пасажирами або слухаючи радіопередачі, що, як і музика, може поліпшити настрій.

Процес водіння автомобіля, швидкохідного, комфортабельного, що захищає вас від негоди, сприяє розвитку почуття власної переваги і водночас почуття вседозволеності. На жаль, це властиве усім водіям, хоча люди емоційно витримані піддаються цьому менше.

Культура водія ґрунтується на тому, що перед законом усі рівні незалежно від вартості вашого автомобіля і його марки.

Прояв переваги на дорозі — це спосіб потрапити в аварію або вступити в суперечку з інспектором дорожньо-патрульної служби чи в конфлікт з якимось партнером по дорожньому руху. Демонстрація переваги може призвести до матеріальних збитків, тому що завжди пов'язана з ризиком. Усвідомлення ризику знижує почуття переваги. Тому в кожного культурного водія повинна бути власна програма послаблення цього почуття. Тобто кожен повинен мати набір фактів із своєї життєвої практики, коли вияв переваги призвів до негативних наслідків. До речі, кожен водій може дещо почерпнути із відносин з протилежною статтю, що не терпить переваги в любові.

Водій за кермом автомобіля може думати і мріяти про що завгодно. Це наші підсвідомі надії» Проте під час водіння автомобіля підсвідомі надії здебільшого проявляються в безтурботності, у сліпій упевненості, що нічого небезпечного не трапиться. Адже дорога завжди повна непередбачуваних обставин, і будь-який маневр може призвести до незапрограмованих наслідків.

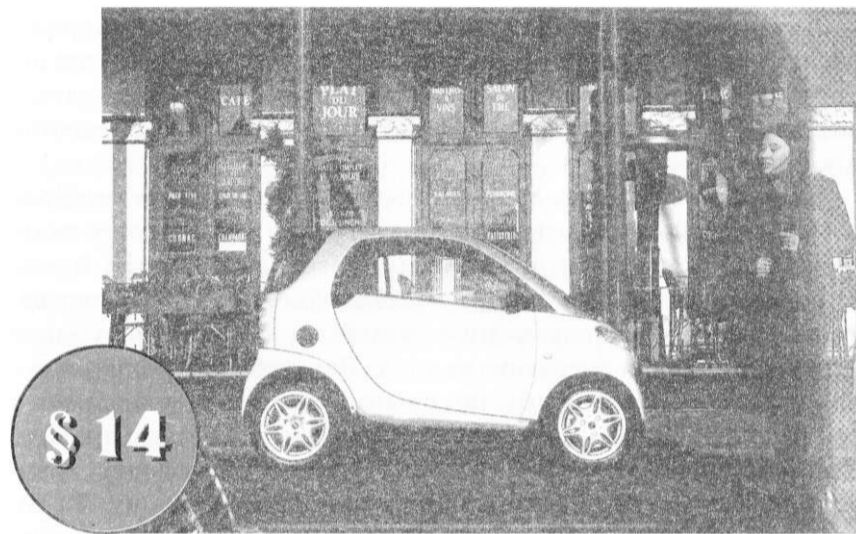
Несумісним з культурою водія є вживання алкоголю. Дехто вважає, що випити можна, наприклад, шампанського, пива. Можливо, на деяких водіїв такі напої у невеликих дозах зовсім не впливають, а на деяких — навпаки. Спиртні напої по-різному діють і можуть викликати або порушення, або пригнічений настрій, або страх. Тобто спиртні напої зумовлюють дестабілізацію емоцій. Цим вони і небезпечні. Крім того, призводять до дезорієнтації, до втрати відчуття реальності.



Запитання і завдання для самоконтролю

1. Що є основним елементом культури водія?
2. Як мають ставитися водії до зелених насаджень і водойм? Чи можна уникнути сміття на дорозі?
3. Як дбати про чистоту повітря?
4. Як належить водієві переїжджати калюжі?
5. Як правильно виконати зупинку для усунення технічних несправностей?
6. Чи заважає водію голосна музика в автомобілі?
7. У чому проявляється повага і милосердя водіїв?
8. Поясніть роль звукової сигналізації з погляду культури водія.

9. Як правильно користуватися аварійною сигналізацією?
10. Як правильно виконувати правий поворот на перехресті?
11. Які особливості їзди польовими дорогами?
12. Про що свідчить зовнішній вигляд автомобіля?
13. У чому виявляється антикультура слоганів на багажниках?
14. Чому розміщення реклами на кузові є шкідливим?
15. Чому відчинення лівих дверей автомобіля є небезпечним?
16. Яку небезпеку приховує різке гальмування?
17. Назвіть негативні прояви емоцій водіїв.
18. У чому проявляється антикультура водіїв маршрутних таксі?
19. У чому проявляється антикультура водіїв автомобілів місцевих органів влади?
20. Якою має бути культура обгону?



ЕКОНОМІЧНИЙ АСПЕКТ КУЛЬТУРИ

Характерним елементом європейської культури є турбота про витрати іншого. Тільки те суспільство буде справді багатим, і морально, і матеріально, в якому кожен дбатиме про економічний аспект справи, про те, які витрати понесе його колега, компаньйон, партнер.

На жаль, сьогодні в популярних виданнях для автомобілістів ми не знайдемо конкретних даних про вартість спрацювання гальмівних колодок, про розгін після зупинки, про поворот керма. Якби кожен водій знав, скільки коштуватимуть у грошовому еквіваленті додаткові маневри, він би більше думав про фінансові втрати інших.

Бережлива витрата матеріальних засобів завжди була важливою характеристикою культури особистості. Це особливо відчутно під час експлуатації приватного автотранспорту, коли істотна частина сімейного бюджету іде на утримання машини. Однак мати особистий автомобіль — і зручно, і престижно. Крім того, власники одержують додатковий заряд психічної енергії, що дає їм змогу більш оптимістично дивитися на життєві проблеми, поліпшувати свій настрій.

Автомобілісти болісно переживають поломки, тому ЦО вони тягнуть за собою витрати, як матеріальні, так і часу. Також неприємно спостерігати зміну вартості бензину й інших видаткових матеріалів. Тому економія коштів на утримання автомобіля цікавить усіх.

Економія на поїздках починається з вибору автомобіля, з'ясовується його характеристика: габарити, вага, витрати пального, вигляд, показники динаміки, пасажиромісткості й вантажопідйомності. Ощадливий водій здебільшого надає перевагу невеликому маневреному автомобілю з досить потужним двигуном, малою затратою палива. Важливою особливістю є надійність в експлуатації, що оцінюється кількістю відмов у роботі вузлів та агрегатів і тривалістю міжремонтного пробігу. Крім того, зростають вимоги до внутрішнього комфорту, зручностей, автоматичного управління елементами салону. Та головним чинником вибору автомобіля є затрата пального, яка, крім усього іншого, залежить від манери і стилю їзди водія, що безпосередньо пов'язано з характером його особистості. І в майбутньому, коли почнеться широка експлуатація електромобілів і транспортних засобів із двигунами, які працюють на водні, — затрата енергії для автомобілістів збереже свою актуальність.

Підвищенню затрат пального сприяють:

- > їзда з опущеними стеклами, наявність багажника зверху на машині;
- > наявність різних дрібниць у вигляді додаткових молдингів, різних аплікацій;
- > надширокі шини;
- > «кенгурин» («кенгурятник»), в якому взагалі немає потреби через відсутність у нашій зоні великих тварин на вулицях і дорогах;
- > стьобане покриття на капоті, яке є нераціональним, тому що у процесі руху внаслідок потрапляння пилу і вологи лакофарбове покриття стирається, воно служить приблизно півроку;
- > знижена компресія — як результат зносу поршневої групи двигуна;
- > неправильний розвал і сходження передніх коліс;
- > спрацювання розподільного валу, великі зазори, які потребують регулювання клапанів;

- > погана робота інжектора (карбюратора);
- > зависання клапанів бензонасоса;
- > низький тиск у шинах;
- > спрацювання фрикційних накладок.

Для зниження затрат пального потрібно намагатись не перевантажувати генератор роботою вентиляторів, фар (галогеновим лампам потрібна велика кількість енергії), склопідійомників; регулюванням дзеркал, крісел, підголовників і підігріванням сидінь.

На наших дорогах дедалі більше експлуатуються автомобілі, обладнані автоматичною коробкою передач, кондиціонерами, кавоварками, потужними радіоакустичними приладами. Для їх роботи потрібна додаткова енергопотужність. Відомо, що робота кондиціонера та експлуатація автоматичної коробки перемикачів передач, кожної окремо, підвищує затрату бензину до 10—15%.

Багато власників автомобілів «Жигулі», «Москвич», «Таврія» для підвищення вантажопідйомності своїх автомобілів під задні амортизаційні пружини підкладають спеціальні подушки. Це приводить до того, що кліренс зростає, за рахунок чого можна взяти додатково 30—50 кг вантажу. Таке удосконалення дістало назву *ліфт тим*.

Незважаючи на видиму корисність, ліфтинг призводить до того, що центр ваги машини виявляється піднятим, внаслідок чого збільшується крен. Рух стає хитким, зростає ризик, частіше застосовується гальмування, за яким, природно, відбувається розгін. Отже, затрату пального зростає.



Аналогічна нестійкість руху спостерігається в разі наявності нестандартних широких і надшироких шин. їзда на таких шинах призводить до частого ковзання на поворотах. Труднощі в керуванні, які виникають при цьому, тягнуть за собою зайві гальмування. Як ліфтинг, так і широкі шини здебільшого використовуються молодими водіями, які прагнуть будь-якими способами удосконалити і прикрасити свій автомобіль.

Штовханина на дорогах — типове явище в наші дні. Під цим терміном слід розуміти порушення рядності, коли рух у правих рядах відбувається на великій швидкості. При цьому з^ у будь-якому ряду рухаються великогабаритні транспортні засоби (автобуси, тролейбуси, маршрутні таксі) і безладно перешиковуються по лініях пересування. Штовханина — це відсутність порядку на дорозі. Вона супроводжується зниженням безпеки руху, різкими розгонами і гальмуванням. Зростає затрата бензину, тому що використовуються низькі передачі. Істотним є і зростання психічного навантаження на водія, що іноді викликає в нього почуття страху за стан свого автомобіля. Дорожня штовханина ще сильніше діє на пасажирів, які не відчують ступеня управління автомобілем і приречені на пасивне споглядання штовханини, вголос виражають свої думки і намагаються давати поради, які здебільшого є сумнівними.

Часто штовханина призводить до заторів на дорозі, які небезпечні тим, що можуть спровокувати пробки, іноді завдовжки кілька сотень метрів. З цим часто доводиться стикатися тоді, коли закінчується швидкісна ділянка дороги або частіше з'являються світлофори чи звужується проїзна ділянка.

Зважаючи на щільність автомобільних потоків, особливо в години пік, і спостерігаючи за штовханиною, часто можна виявити кілька автомобілів, які її створюють. Ініціаторами штовханини нерідко бувають водії автомобілів, які рухаються з обгоном крайнім правим рядом. При цьому обгін чергується зі зміною рядності, що викликає занепокоєння в інших водіїв. У цьому разі порушується синхронність руху автомобільного потоку. Багато водіїв знають, що синхронність дуже непросто підтримувати, тому що автомобілі мають різні технічні характеристики. Наприклад, іномарки можуть швидше розганятися порівняно з машинами вітчизняного виробництва, особливо

моделями минулих років (це не стосується «Таврії», «Лади» моделі 110—117).

Автомобільна штовханина як сукупність розгонів і гальмувань, безумовно, не є економічним способом пересування, тому що затрати бензину і моторного масла зростають; збільшується спрацювання шин, гальмівних колодок, з'являється реальна можливість потрапити в дорожньо-транспортну катастрофу, що може спричинити великі фінансові витрати на ремонт і відновлення кузовів автомобілів як винного, так і невинного водіїв.

Потрібно дбати про культуру запобігання штовханині й культуру виходу з неї. Доречним буде намагання уявити себе на місці свого партнера по дорожньому руху. Щоб уникнути штовханини, треба намагатися пропускати вперед інші автомобілі, не перекривати їм рух, рухатися плавно і зі зниженою швидкістю, рідше гальмувати і витримувати безпечні інтервали між транспортними засобами. Якнайшвидше подолання ділянки з дорожньою штовханиною позначиться і на затраті пального, а цей чинник повинен постійно перебувати у полі зору культурного водія.

Сьогодні перебуває в експлуатації значна кількість автомобілів, двигуни яких обладнано інжектором. Вони економічніші, ніж карбюраторні двигуни. Немає підсмоктування, а отже, двигун не заливається бензином. Проте є акселератор, натискання на нього підвищує затрати пального. У разі відсутності автоматичної коробки передач для зниження затрат пального треба швидше переходити на вищі передачі. Водночас водій вдається до розгону, що потребує більшої потужності. Тому він повинен володіти технікою перемикання передач, щоб забезпечити максимальну потужність при мінімальній затраті бензину.

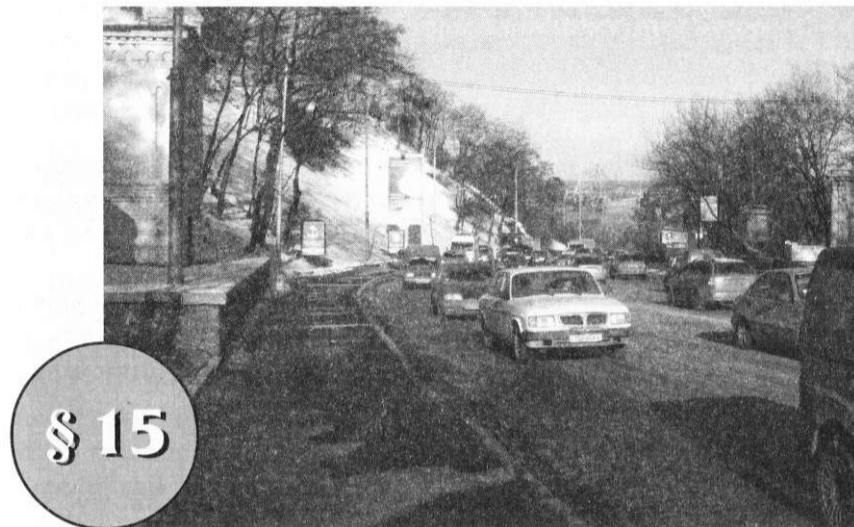
Будь-яке гальмування або поворот керма можна оцінити з економічного погляду. Простий розрахунок показує, що суми на ці витрати можуть бути досить значними. Так, тільки за передніми гальмівними колодками, вартість яких на іномарках становить приблизно 20 у. о., гальмівний шлях у 10 м оцінюється в 0,001 у. о. Це без урахування задніх гальмівних колодок та інших деталей гальмівної системи, додаткових затрат бензину на наступний розгін і без урахування спрацювання шин під час гальмування.

Кожен водій повинен вміти обчислювати затрати свої і своїх партнерів, які виникають під час руху автомобілів, і намагатись їх зменшувати. Це також є істотним елементом культури водіння.



Запитання і завдання для самоконтролю

1. Назвіть елементи психології власника.
2. Які є можливості економії під час поїздки?
3. Назвіть чинники затрат пального.
4. Які негативні наслідки ліфтингу?
5. Чому використання широких шин є неефективним?
6. Чим зумовлюється відсутність порядку на автомагістралях?
7. Як запобігти автомобільній штовханні?



ПРИЧИНИ СТРАХУ ВОДІЇВ І СПОСОБИ ЙОГО ПОДОЛАННЯ

Нині поїздка в автомобілі часто пов'язана з проявом страху.

Це властиве і водіям, і пасажиром. У деяких конкретних ситуаціях більше страху проявляють водії, в інших — пасажирів. Навіть спокійну й упевнену людину ніколи повністю не полишає почуття страху. Воно зумовлюється не тільки психофізіологічними особливостями особи, а й ментальним та інтелектуальним рівнями.

Звичайно страх водія пов'язаний з такими чинниками:

- несподівані технічні поломки автомобіля, спектр яких дуже великий;
- дорожньо-транспортна пригода;
- занесення автомобіля, що може призвести до з'їждження з дороги;
- проблеми із здоров'ям;
- побоювання спізнитися;
- зміна погоди;

- > неприємні новини по мобільному телефону;
- >• побоювання спілкування з ДАІ;
- > погана видимість;
- * зустрічне засліплення.

Проїхати істотний відрізок дороги без остраху — малореально. Інша справа, якщо страху протиставити надію, силу, мужність, знання і віру в щасливий збіг обставин. Крім того, є техніка, яка дає змогу зменшити страх, пом'якшити його і подолати.

Страх притаманний усім водіям: молодим і старим, досвідченим і недосвідченим, чоловікам і жінкам, тим, хто їздить на дешевих автомобілях, і тим, хто — на дорогих. Жінки більш ніж чоловіки відчувають почуття страху.

СТРАХ ІНДИВІДУАЛЬНИЙ

В однаковій ситуації різні водії бояться по-різному, хто більше — хто менше, хто емоційно внутрішньо — хто емоційно зовні. Будь-який страх може нас паралізувати, а може зробити активнішим та енергійнішим. Але в будь-якому разі страх — це для водія сигнал про небезпеку.

Страх водія — це не патологія, це абсолютно нормальне явище, бо все нове супроводжується появою страху перед невідомістю. Особливістю страху водія є його індивідуальність. Страх розрізняють за ситуаціями, які його викликають. Це призводить до того, що страх одних водіїв абсолютно не зрозумілий іншим. Для одних зумовлюючим механізмом страху є скупчення автомобілів на дорозі, для інших — наявність інспектора ДАІ, для третіх — стан дорожнього полотна тощо.

Страх може набувати і руйнівних форм. Наприклад, побоювання ударити машину, яка йде попереду, призводить до того, що водій в паніці замість натискання на педаль гальма натискає на педаль зчеплення. Внаслідок цього зіткнення стає неминучим.

Досвідчені водії мають більше варіантів протиставлення страху, ніж недосвідчені. Майже завжди можна продумати ситуацію на перспективу, з'ясувати чинники, що призводять до страху, зрозуміти його витoki, оцінити масштаби загрози. Отже, у філософському розумінні водії відчувають такі види страху:

перед залежністю: не заводиться автомобіль, немає потрібної запчастини для ремонту, автомобіль перебуває в дорожній пробці;

> внаслідок беззахисності: відсутність інспектора ДАІ під час дорожньо-транспортної пригоди, занесення на слизькій дорозі, обгін з «підсіканням»;

в результаті невпевненості: технічний стан автомобіля, здоров'я, сумнів у тому, що з місця паркування легко вдасться виїхати;

> перед необхідністю: аварійне гальмування, об'їзд, перетинання людського потоку на нерегульованих перехрестях.

Усі перелічені види страху трапляються і в комплексі. Тривале стримування страху призводить до емоційного сплеску, водій стає нервовим і втрачає контроль над дорогою і над машиною. Найважче водій переживає такий вид страху, з якими йому вже доводилося стикатись. Наприклад, повторне потрапляння в дорожньо-транспортну пригоду підсилює страх не отримати компенсацію через суд за матеріальні збитки, завдані винуватцем аварії. Досвідчені водії чіткіше визначають загрозу страху. Молодим водіям це менш властиве, їх страх може призвести до внутрішньої безпорадності.

Розглянемо страх водіїв із психологічного погляду. Він залежить від типу водія.

А. Водії з підвищеним прагненням до самозбереження дуже хворобливо реагують на порушення Правил дорожнього руху іншими, вбачаючи в цьому завжди загрозу своїй безпеці. У своєму прагненні до відособлення в процесі дорожнього руху вони відчувають велику тривогу в щільних, малорухливих автомобільних потоках. Страшаються контактів з іншими водіями, оскільки знають, що можуть виникнути сварки, що



супроводжуються образами. Якщо на їхніх очах відбулася дорожньо-транспортна пригода — постараться не потрапити в міліцейський протокол як свідки. Вони стримані. Прагнуть триматися на відстані від своїх партнерів як під час дорожнього руху, так і в спілкуванні. Такий водій не впевнений у своїх навичках, уникає їздити вночі або на великій швидкості. Кожна новина, наприклад поява нового знака на добре знайомій дорозі, провокує почуття страху. Ще один вияв страху — необхідність у водінні нового автомобіля, більш досконалого, придбаного замість старого. Такі водії десятиріччями їздять на застарілих моделях. Їх також лякає електроніка, інжектор, поломки яких вони не можуть самотійно усунути. Великий страх вони відчувають, коли зупиняються за вимогою працівників ДАІ. Ні в чийй підтримці не мають потреби і завжди знаходять виправдання своєму страху. Їх страх буває настільки сильним, що може спричинити головні й серцеві болі. Такі водії бувають досить агресивними, але ніколи не уявляють собі, якими різкими, грубими та образливими можуть бути їх дії. При цьому їх агресивність має імпульсний характер. Але у будь-якому разі цьому передуює страх.

Б. Цих водіїв вабить до ризиків у дорожньому русі й пов'язаних із цим переживань. Вони часто прагнуть підсилити свої переживання, спрямовуючи їх вглибину, всередину себе. У дорожньому русі вони відшукують перш за все підтвердження своєї майстерності водіння, тому легко долають страх. Такі водії переконані, що їх партнери повинні їздити також ризиковано. Навички водіння, здобуті ними в

автошколі, фіксуються на дуже тривалий час, і їм складно звикати до нових доповнень у Правилах дорожнього руху, їм властиве суперництво, що виражається, наприклад, у ризикованому обгоні.

Нині для зменшення страху всім водіям можна рекомендувати:
експлуатуйте потужніші й маневреніші автомобілі, що обладнані пристроями з техніки безпеки (повітряні подушки, пристрій протиковзання тощо);
намагайтеся більше їздити, ризикувати і набиратися досвіду;
> більше довіряйте своїй інтуїції.

Страх ставить перед водіями загальнолюдські проблеми, які необхідно індивідуально розв'язувати. Проте способи подолання страху не такі вже й прості. Для цього необхідна «терапія водія» — наука, яка тільки зароджується.



Запитання і завдання для самоконтролю

1. Чим зумовлюється страху водія?
2. Які страхи відчувають водії?
3. До чого призводить тривале стримування страху?
4. Охарактеризуйте водія з підвищеним прагненням до самозбереження.
5. Охарактеризуйте водія з прагненням ризикувати.
6. Які є загальні рекомендації для зменшення страху?



111

Оскільки наші вулиці дедалі більше наповнюються швидкохідними і маневреними автомобілями, а дорожній рух стає дедалі щільнішим, більш напруженим, більш ризикованим, потрібно з'ясувати загальну для всіх дорожньо-транспортних пригод причину. Це егоїзм водія.

Егоїзм водія — це відстоювання своїх особистих інтересів (швидше проїхати), незважаючи на інтереси і техніку безпеки своїх партнерів по дорожньому руху. При цьому проявляється неповага і до водіїв, і до закону, що викладено в Правилах дорожнього руху.

Люди не народжуються ні водіями, ні егоїстами. Якщо говорити про причини автомобільного егоїзму, то вони приховані в самій системі підготовки водіїв, де навчання проводиться за примітивними схемами із завданням навчити рулювати і гальмувати. Тим часом досвід дорожнього руху в сучасних умовах показує, що цього недостатньо. Потрібні глибші підходи до вдосконалення водія і його особистості.

На жаль, існує певна суперечність у взаєминах партнерів по руху: між молодими і немолодими, між чоловіками і жінками,

між водіями іномарок і водіями старих моделей з низькою маневреністю. Не всі вони однаковою мірою зацікавлені в зниженні кількості дорожніх пригод, оскільки не завжди уявляють їх наслідки. Багато що залежить від рівня свідомості людини.

У багатьох випадках поїздка на автомобілі не завжди пов'язана з якимись справами. Це може бути і відпочинок, коли водій від їзди одержує насолоду, коли сама їзда робить його щасливим. Такий водій менше виявляє егоїстичність під час руху.

Егоїзм і альтруїзм — протилежні поняття. Будь-який водій здатний в дорозі як на егоїстичні, так і альтруїстичні вчинки. Хотілося б, щоб других було більше.

У основі егоїзму водія лежить індивідуалізм, пов'язаний з тим, що водій, одноосібно управляючи автомобілем і перебуваючи в обмеженому просторі салону, взаємодіє зі своїми партнерами по дорожньому руху на відстані кількох метрів і в умовах швидко змінюваної обстановки. Тому регулятором поведінки водія насамперед є його особисті, егоїстичні інтереси. Усе це загалом зумовлює відчуження водіїв один від одного.

Таким чином, егоїзм водія ґрунтується на таких положеннях.

1. Кожний водій уникне транспортної пригоди, якщо він спритний, енергійний, заповзятливий і його реакція значно краща, ніж у його партнерів.
2. Партнери по дорожньому руху повинні гарантувати йому — суб'єкту — безаварійну їзду незалежно від власного стилю і манери водіння.
3. Гідність суб'єкта як водія визначається престижністю його автомобіля.

Не можна стверджувати, що автохуліганство як вияв антикультури властиве тільки якомусь психологічному типу або людям великого достатку чи тільки молодим (які мало обізнані з трагічними наслідками), або тільки тим, для кого гроші, через особливості характеру, не мають великого значення. Усіх тих, хто їздить нахабно і ризиковано, незважаючи на техніку безпеки своїх дорожніх партнерів, об'єднує егоїзм водія.

Сьогодні, коли культура водіння пов'язується із знаннями і навичками, більшість водіїв її заперечує, стверджуючи, що коли є машина і дорога, і вільне місце, щоб проїхати, то культура водія — це щось зайве. Вони напружують всю свою до-

тепність, щоб прикрити егоїзм і відрекомендувати себе як майстерного водія. Їх холодний розум, легкодухість призводять до того, що вони зважають тільки на власні вигоди — швидше проїхати, і замість мирного дорожнього партнерства і солідарності всіх автомобілістів, які їдуть поряд, мимоволі хочуть спричинити «війну» між водіями, замінити дорожній порядок (що відповідає Правилам дорожнього руху) анархією і беззаконням. Такі водії не поважають ні літніх людей за кермом, ні жінок, ні малодосвідчених водіїв. Своєю неповагою вони перетворюють радість інших у невдоволеність, змушують сваритись, замість того, щоб усміхатись.

Егоїзм спонукає людину ховатися в оболонку аморальності, концентруючи всі свої думки і дії на вузьких особистих інтересах. Егоїстичний водій підносить самого себе в культ, вихваляється своїми ризикованими маневрами, зневажанням Правил руху. Вважаючи себе непогрішимим водієм, він зневажливо реагує навіть на зауваження інспекторів ДАІ, суперечить їм, іноді в принизливій формі. Такий водій не слухатиме про чужі успіхи, оскільки вони малоприслужні для реалізації власних цілей, навіть короточасних чи миттєвих. Він байдуже проїде мимо тих, хто просить відбуксирувати автомобіль, або навіть тих, хто просить надати медичну допомогу. Він не розуміє, що наступної миті може опинитися в такій самій ситуації, і йому також потрібна буде допомога.

Взаємоповага водіїв під час руху створює певну єдність, приводить до спільного знаменника різноманітні приватні інтереси. Автомобілістів, які рухаються, об'єднує загальне прагнення до безаварійної їзди, при цьому кожен хоче швидше проїхати свій шлях. Усі машини на дорозі (вулиці) створюють певний порядок. Якщо цей порядок порушити, то в дорожньо-транспортну пригоду може потрапити відразу кілька машин. Сьогодні на наших вулицях нерідко можна побачити 3—4 автомобілі, які одночасно зіткнулися. Щоб запобігти такій ситуації, кожен водій повинен проявляти більше пошани до своїх партнерів. Адже взаємоповага — це чинник порядку на дорозі, а сварка і ненависть ведуть до знищення дорожнього порядку.

Для егоїстичного водія підпорядкування Правилам дорожнього руху здається непрошеною дурістю, але сам він хоче, щоб до нього ставилися так, як цього вимагає закон. Якщо такий

водій вважає Правила дорожнього руху необов'язковими для додержання, то і до інших законів він ставиться аналогічно, тобто в нього немає уявлення про злочин. Це поняття в нього підмінено віртуальними уявленнями про те, що все продається і все купується. А отже, невинуватість можна дістати за гроші, якщо дати їх в достатній кількості.

Як людське суспільство не може існувати без законів, так і дорожній рух не може існувати без правил, без справедливості й без моральності водіїв.

Якщо егоїст відчуває себе господарем на дорозі і вважає себе непогрішимим водієм, чия майстерність водіння є значно вищою, ніж в інших, то він не підлягає ні критиці, ні оцінці з боку своїх партнерів. Якщо такому зробити зауваження, то наряд чи він удостоїть відповіддю. А щодо ризиків, стресу, нервів інших — автоегоїста це не стосується. Він не визнає нічого такого, що може ослабити почуття його незалежності, його винятковості. Він також не здатний розділити радість інших. Навіть коли егоїст робить що-небудь для інших водіїв, наприклад пропускає їхні автомобілі вперед або дає можливість від'їхати від тротуару, то робить це він заради себе, щоб надалі насолодитися своєю великодушністю.

Нині демократизація відбувається в усіх сферах життя, зокрема і в сфері дорожнього руху. Дуже багато з'явилося автомобілів і водіїв, які користуються винятковими правами. Якщо демократизація суспільства — це позитив, то демократиза-



ція дорожнього руху — це явний негатив, який призводить до постійного зростання кількості дорожніх пригод.

Коли транспортна пригода протоколюється співробітниками ДАІ, то, безумовно, встановлюються конкретні причини. Природно, вони не мають філософського характеру, адже з позиції етики причиною аварії є те, що один з водіїв (або обидва) вважав, що можна робити все, що подобається, не звертаючи уваги на інших. Такі не бояться порушити закон, і лише страх іноді стримує їх від злочину водія.

Свого часу великий німецький філософ Ф. Ніцше писав, що для егоїста немає нічого істинного, усе дозволено.

Егоїстичні автоводії сумніваються в самій потребі існування Правил руху, не вважають їх обов'язковими. Вони ставлять під сумнів і саму логіку дорожнього руху, вважаючи, що з часом моральні поняття застарівають і набувають іншого значення. Їм не зрозуміти, що відчуває потерпілий невинний водій, бо вони байдуже дивляться на чужу трагедію, а сам вияв негативних емоцій і почуттів — просто не розділяють. Коли дивишся на винуватця транспортної пригоди, який своїм холодним розумом не спроможний зрозуміти потерпілого, то стає страшно за все людство, в якому живуть жорстокість і злість і де менше місця залишається для доброти, яку багато автоегоїстів вважають звичайною слабкістю.

Дорожній егоїзм особливо притаманний водіям дорогих іномарок, етичне ество яких виражається в таких поглядах:

- виправдання своєї поведінки на дорозі;
- утвердження себе як досвідченого і класного водія;
- зведення етичних взаємостосунків партнерів по руху до фінансових питань (які для них не мають великого значення);
- заперечення інтересів іншої особи і рівності всіх перед законом;
- ствердження того, що можна абсолютно вільно виражати будь-які почуття і будь-які думки і скоювати будь-які вчинки;
- упевненість у тому, що найкраще їздять спритні й заповзятливі водії;
- ствердження того, що майстерність водія не завжди пов'язана з його моральними якостями;

упевненість у тому, що не слід створювати умови для проїзду інших автомобілів, особливо застарілих моделей.

Як відомо, психологія олігархів відрізняється від психології дрібних підприємців різним ставленням до грошей. Це не означає, що багаті водії завжди більш егоїстичні. Вони швидше йдуть на ризик, оскільки часто це їх життєва позиція.

Одним з найважливіших способів подолання егоїзму водія є повна відміна пільг у дорожньому русі для водіїв органів влади.

На основі дослідження причин егоїзму можна стверджувати, що негативно позначаються на егоїзмі байдужість і моральна нестійкість працівників ДАІ, відсутність у них чуйності.

Отже, узагальнюючи, можна виділити такі причини авто-егоїзму:

- низька самосвідомість водіїв, відсутність самоконтролю; категоричне небажання приймати рішення на користь партнерів;

- недоліки сімейного виховання;

- відсутність виховної роботи з водіями з боку ДАІ;

- трудність в абстрагуванні від фінансових питань.

При цьому важливим чинниками подолання егоїзму водія є:

- вирівнювання парку автомобілів за технічними можливостями (розгін, гальмування, радіус повороту);

- стан якості доріг;

- вдосконалення системи установки дорожніх знаків і розміток;

- поширення автомобілів, водіння яких здійснюють автомати.

Етика і мораль водія перебувають у стадії формування, і цей процес поки що не завершено. Усе розвивається в суперечностях: з одного боку, труднощі переміщення в автомобільному потоці сприяють розвитку егоїзму; з іншого — егоїзм як явище привертає до себе увагу з боку організаторів дорожнього руху і призводить до необхідності розробки комплексу заходів щодо його подолання. Для цього необхідно:

- переорієнтувати психологію водія з власника дороги на дорожнє партнерство;

- визнати, що політика і право як елементи загальнонаціональної культури значною мірою впливають на поведінку водіїв;

реалізувати хоча б прості форми підвищення кваліфікації водіїв на масовому та індивідуальному рівнях.

Егоїзм водія неможливо викоренити тільки його засудженням. Його основна причина — відносна самотійність етичної свідомості, що пов'язана з іншими формами суспільної свідомості, особливо з політикою і правом. Тому величезний вплив на егоїзм справляють порушення законності в сфері Правил руху. Іншою важливою причиною є відсутність виховної роботи серед водіїв. Посиленню егоїзму сприяють і люди, які ухиляються від суспільної праці, а таких немало в умовах ринкової економіки (наприклад, рантє, чисельність яких невпинно зростає).



Запитання і завдання для самоконтролю

1. Дайте визначення поняття егоїзму водія. Що лежить в його основі?
2. Які причини егоїзму водія?
3. Як впливає егоїзм водія на автомобільне хуліганство?
4. До чого призводить егоїзм водія?
5. Які ваші уявлення про самоповагу водія?
6. Назвіть основні риси егоїстичного водія.
7. Які є способи подолання егоїзму?
8. Опишіть портрет егоїста.



ЗУХВАЛІСТЬ І НАХАБСТВО

Дуже часто водії виявляють ворожість у ставленні один одного, що зумовлюється прагненням добитися втілення власних інтересів, суть яких — якнайшвидше просунути вперед. Інструментом агресії є власний автомобіль. Та іноді агресія формується самим водієм у вигляді звукових сигналів, окриків, сварки, артикуляції та жестикуляції з метою нагнітання страху.

Прикладів нахабства водіїв можна навести досить багато: коли водії автомобілів, перетинаючи пішохідний перехід, буквально «наступають на п'яти» людям, які йдуть на зелений сигнал; коли машина, що мчить на великій швидкості, маневрує з ряду в ряд, небезпечно обганяючи то зліва, то справа. Сучасного водія слід охарактеризувати як агресивного та егоїстичного, бо, згідно з уявленням З. Фрейда, «вся людська психіка працює відповідно до принципу задоволення». Інтенсивний автомобільний рух призводить до дратівливості водіїв. На них негативно діють звукові сигнали, вимушені зупинки. Багато хто виконує зухвалі маневри в стані злості й досади на партнерів по дорожньому руху. Агресивна поведінка зумовлюється також спекою, шумом, дорожніми пробками. Дуже сильною є дія індивідуаль-

них характеристик — бурхлива реакція, злість, жорстокість, байдужість до інших, виявлення забобонів. До зухвалої поведінки водіїв можуть призводити алкоголь, наркотики (навіть у дуже малих дозах) і сексуальні чинники.

Агресивність водія може виражатись демонстративно і недемонстративно. Перше — це функція нахабства, друге — функція його егоїзму.

Неетичність водія відображає особливості етичної свідомості, що виражається у взаємодії партнерів по дорожньому руху. Усе це підкріплюється чуттєвістю, в якій слід виділити етичне — нахабство (хамство), що призводить до безсоромності, грубої безцеремонності й зухвалості. **Нахабство** — це вкрай зухвала, безсоромна поведінка водія. Різновидами нахабства є зухвалість і хамство. **Зухвалість** — це безсоромна, груба безцеремонність. **Хамство** — це непростима поведінка. Таким чином, між зухвалістю, нахабством і хамством є безпосередній зв'язок. Усі ці категорії можуть легко перерости в ненависть, тобто в злобне бажання зла. На жаль, для багатьох водіїв, особливо початківців, ці негативи часто переростають у звичку.

Таким чином, нахабство водія слід розглядати як етичну категорію, яка охоплює зухвалість і хамство. Особливістю нахабства водіїв є нестандартне, досить активне порушення загальноприйнятих норм водіння, коли збігаються напрями вербального і невербального компонентів. Завдання вияву нахабства — збентежити протилежну сторону, нав'язати їй свою думку і свою логіку дій. Тактика вербального нахабства часто застосовується водіями проти інспекторів ДАІ.

Хамство — як форма нахабства, супроводжується сваркою, неформальною етикою і погрозами, втратою честі, а в деяких випадках — і втратою майна. Хамство настільки далеке від етичних норм, що його непросто передбачити. Звичайно хамство має несподіваний характер, тому завжди приголомшує. Зухвальство, нахабство і хамство завжди викликають образу, особливо коли виявляються молодшою за віком людиною або особою протилежної статі.

Нахабство в усіх своїх формах може виявлятися як безпосередньо, так і опосередковано. У першому випадку — коли між водіями встановився вербальний або жестикуляційний контакт (наприклад, покрутили пальцями біля скроні на знак розумо-

вої неповноцінності партнера). Опосередковане нахабство виражається в маневрах водіння автомобілів, водії яких вдаються до образливих ризиків, що пов'язані як з порушенням Правил дорожнього руху, так і зі звичайною логікою поведінки. Наприклад, на вузькій вулиці з двобічним рухом біля знака «Зупинка заборонена» на тривалій стоянці перебувають кілька автомобілів, блокуючи тим самим проїзд.

Нерідко у випадках прояву деякими водіями зухвальства, нахабства і хамства у декого виникають розгубленість і невпевненість у водінні, що, зрештою, може призвести до втрати орієнтування в дорожній ситуації. Це супроводжується і відчуттям напруженості, що не завжди є позитивним. Слід нагадати про те, що психологи вже давно переконались: як дуже сильні, так і дуже слабкі емоції є небажаними.

Кожен водій під час руху повинен поводитися скромно. Скромність — це і ознака розуму і характеристика доброго виховання. Водій як особистість має свої достоїнства і недоліки, якими він відрізняється від інших. Ця обставина часто призводить до етичного конфлікту, який веде до нахабства (зухвальства, хамства) або однієї зі сторін, або двох і більше. В основі етичного конфлікту також може бути протилежність думок, суперечність. Цей конфлікт посилюється, якщо конфліктуючі водії входять в суперечливі моральні системи.

Початковою і визначальною категорією нахабства водія є зло, яке виникає у відповідь на несправедливість, повну або часткову, з боку іншого учасника конфлікту. Важливою характеристикою є активність етичного процесу, що ґрунтується на грубості. Іноді грубість може бути прикрита дотепною формою. Наприклад, один учасник конфлікту (чоловік) говорить іншому учаснику конфлікту (жінці): «Ви така стара, що мені соромно з вами сваритись»; або «З вашими короткими ногами важко швидко загальмувати». Можна легко уявити реакцію жінки, скільки грубих слів доведеться вислухати чоловіку.

У разі вияву нахабства (хамства) у протилежної сторони може виникнути психологічна нестійкість і втрата уявлення про те, як поводитися далі. Дехто миттєво розгублюється, опускає очі, починає моргати, дає невиразні відповіді. Інакше поведуться водії з вибуховим характером, запальність яких може серйозно ускладнити конфлікт.

Нахабство в усіх своїх]
боротьби ВОБ

Нахабство «розводить» партнерів, причому в одного з настрій значно погіршується.

Нахабство як форма агресивності — невід'ємна якість свідомості, прагнення до переваги, деколи не відразу, а через змагальність. Нахабство має широкий діапазон дії — від образ до

Нахабство водіїв-жінок має специфічне забарвлення: вимагає випадках, поклоніння.

говорити лише в порядку порушення питання. Але це необхідно для майбутнього, і з погляду культури водіння Є] оскільки на допомогу водію дедалі і ка. Виховання миролюбності означає потребу в постійному навчанні на досвіді як своєму, так і інших, в аналізуванні помилок водіїв з неупереджених позицій. Таким чином, образ майбутнього дорожнього руху створюється на культурному досвіді минулого.

Для багатьох водіїв досвід вияву щодо них нахабства в минуле це труднощі в спілкуванні з партнерами по дорожньому руху. Тому необхідно завчасно будувати свої моделі особистих пере-

нерів по дорожньому руху.

Для розвитку миролюбності водії мають розвивати терпіння

Адже сам дорожній рух є корпоративною системою, що складається з автомобілів різних марок і моделей з орієнтацією на конкурентність.

Заходи щодо боротьби з нахабством (я

- винні мати превентивний характер, ось ,
- > покарання;
- > використання диктофонів і фліктних ситуаціях. У такому разі зухвалі водії; мують свій запал;
- > психологічне розвантаження (дає спад збудженню). По-

§ 17. Зухвалість і нахабство

мічено, що після порушення Правил руху водій особливо ретельно і скрупульозно додержує Правил, але протягом нетривалого часу;

- > заразливий вплив культури водія і стриманість;
- > пошук пом'якшувальних обставин;
- > вибачення і виправдання.

Поради можуть бути такі:

- > ніколи не проявляйте нахабства, зухвалості й хамства;
- > не втрачайте цілковитого самовладання і холонокровності;
- > умійте виявляти зайву чуйність;
- > на нахабство своїх партнерів реагуйте рішуче, але без образ;
- > продумуйте заздалегідь маршрут свого руху і намагайтеся передбачити вияв нахабства з боку партнерів по дорожньому руху і пішоходів;
- > проявляйте терпіння, мужність, веселість;
- > виявляйте байдужість до дорожніх неприємностей;
- > у ситуації ризику намагайтесь прогнозувати події на одну-дві секунди вперед;

зберігайте самовладання і в жодному разі не розслабляйтесь.

Достоїнства кожного водія залежать від того, як він себе проявляє у вчинках. Ось чому вербальному нахабству в усіх його проявах слід протиставити таку поведінку:

- > не плазуйте перед думкою інших;
- > приховуйте свою образу;
- > не демонструйте свої достоїнства;
- > будьте впевненими в своїх словах і вчинках;
- > будьте порядними та уважними до інших;
- > намагайтесь приголомшити партнера психологічно, говоріть сміливо й переконливо;
- > не вплутуйте в ситуацію нікого із сторонніх;
- > не порушуйте Правил дорожнього руху;
- > дійте так, як велить сумління;
- > не будьте дуже відвертими;
- > нікого не висміюйте;
- > нікого не лякайте і нікому не завдавайте клопоту;
- > будьте обачними в суперечках;
- > не ставте неетичних запитань;
- > нікого не ображайте;

- > не скаржіться ні на кого;
 - > У розмові ніколи не переходьте на особистості, не принижуйте гідність іншого водія, не піддавайте сумніву його професіоналізм і особисті якості;
 - > ніколи не підвищуйте голос;
 - > дайте партнеру можливість висловитись і вислухайте його
- > щомиті контролюйте свою поведінку, не допускайте емоційних сплесків.

Зумовлені егоїзмом водія нахабство, зухвалість і хамство є серйозною перешкодою до нормалізації дорожнього руху в складних умовах сучасного міста. Подолання цих недоліків потребує наполегливості і від водіїв, і від викладачів автошкіл, і від інспекторів ДАІ. У цьому криються реальні резерви зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод.



Запитання і завдання для самоконтролю

1. Дайте визначення поняття зухвалості.
2. Що таке «нахабство»?
3. Яка роль агресивності у вияві зухвалості й нахабства?
4. У чому проявляється зухвалість та як вона впливає на дорожній рух?
5. У чому проявляється нахабство?
6. Які є способи подолання власної розгубленості у разі вияву зухвалості й нахабства партнерами подорожньому руху?
7. Які є способи самовиховання миролюбності?
8. Як боротися з нахабством партнерів по дорожньому руху?
9. Які є засоби боротьби із зухвалістю?



МЕДИЧНИЙ АСПЕКТ КУЛЬТУРИ

У програмі підготовки водіїв з медичних питань в основному розглядається надання допомоги потерпілим в автомобільних аваріях. Проте висока культура водіння забезпечується також здоров'ям водія, з ним пов'язуються безпечні умови руху. Часто здоров'я водія залежить від таких чинників, як тепловий удар, відхилення від норми кров'яного тиску, головний біль. При цьому є цілий ряд медикаментозних засобів, які негативно впливають на увагу і реакцію водія. Ці питання висвітлюються в медичній літературі, в яку, на жаль, більшість водіїв рідко заглядає. Тому водій повинен розуміти своє самопочуття, мати уявлення про свої хронічні захворювання і динаміку їх зміни. Усе це необхідно для того, щоб самому собі відповісти на запитання: чи можна мені вести машину сьогодні? Чи можна собі дозволити їхати швидко, чи треба їхати повільно? Чи нічого не трапиться через мій хворобливий стан? Чи не призведе мій пригнічений настрій до дорожньо-транспортної катастрофи? Такі запитання повинен ставити собі кожний водій високої культури. Особливо це

стосується людей літнього віку, жінок — власниць автотранспорту, тобто водіїв-любителів, за станом здоров'я яких не здійснюється медичний та адміністративний контроль.

У статуті Всесвітньої організації охорони здоров'я зазначається, що здоров'я як «стан повного фізичного і духовного благополуччя» може коригуватися хворобами і фізичними дефектами. Хворобі передують стан передхвороби, коли хвороби ще немає, але сили організму перенапружені або ослаблені. Передхвороба також допускає наявність в організмі коливань у самопочутті людини.

Серед водіїв, навіть молодих, не так часто трапляються практично здорові люди, тобто такі особистості, в організмі яких немає відхилень, немає чинників, що погіршують самопочуття і працездатність. Зважаючи на це, самооцінка водієм свого загального стану і самопочуття набуває особливого значення.

НЕЗДУЖАННЯ ВОДІЯ ТА ЙОГО ВПЛИВ НА УПРАВЛІННЯ АВТОМОБІЛЕМ

Раптово занедужати може кожний здоровий водій, що, звичайно, перешкоджатиме управлінню автомашиною. Розглянемо конкретно, які можуть бути причини нездужання.

Гірська хвороба» Виникає майже в усіх на висоті близько 4000 м над рівнем моря. Проте у водіїв літнього віку та з ослабленим організмом, наприклад після тривалої хвороби, вона може виникнути і на висоті близько 1000 м. Для гірської хвороби характерні задишка, прискорене серцебиття, слабкість, стомлюваність, сонливість, зниження апетиту, іноді нудота. Може бути носова кровотеча. Ці симптоми посилюються внаслідок переохолодження, емоційного і фізичного перевантаження.

Якщо неможливо відмовитися від поїздки в умовах висоти, то потрібно вести машину обережно, частіше зупинятися для відпочинку, підніматися вгору повільно.

Позіхання. Буває внаслідок стомлення та під час поїздок у темну пору доби. Являє собою поєднання глибокого вдихання і швидкого видихання. Позіхання поліпшує самопочуття водія в умовах стомлення, сонливості, а також духоти.

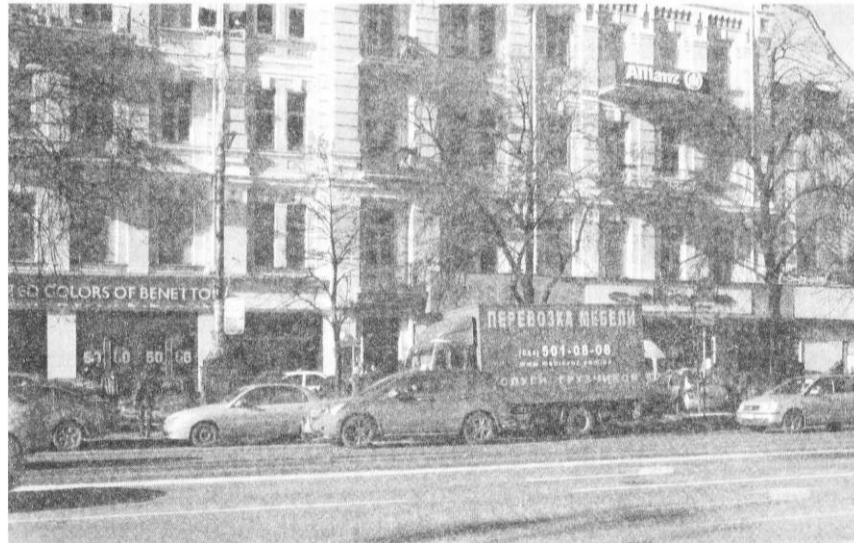
Судома погляду. Це неправильне відведення очей у різні боки, вгору або вниз з неправильною їх фіксацією. Іноді супроводжується одночасним поворотом голови. У такому стані водій втрачає можливість контролювати напрямок руху автомобіля.

Підвищена температура тіла. Буває внаслідок різних захворювань. Здебільшого підвищується при простудних захворюваннях, запальних процесах в організмі. Супроводжується слабкістю, потінням, млявістю. Жінки легше переносять підвищену температуру і краще від чоловіків зберігають здатність водити автомобіль.

Тенезми. Це хворобливі позиви на дефекацію, можуть супроводжуватися деяким виділенням калу. Трапляються внаслідок розладу шлунка. Здебільшого є нетривалими.

Тепловий удар. Від перегрівання організму в результаті сонячного впливу. Його здебільшого зазнають водії, які страждають на серцево-судинні захворювання. Характерні ознаки: потовиділення, слабкість, головний біль, нудота. Пульс і дихання прискорені. Небезпека водіння автомобіля пов'язана з непевністю рухів водія, звідси — небезпека дорожньо-транспортної пригоди. Завдяки правильно наданій медичній допомозі функції організму, як правило, швидко нормалізуються.

Закачування. Його характерні ознаки: слабкість, млявість, апатія, важкість у голові, сонливість, легке невиразне запаморочення. Іноді — нудота, блювання. Кожен водій повинен знати, що закачування є наслідком прискорення, властивого потужним автомобілям із турбонаддувом, а його профілактикою мінімізація прискорення, плавне водіння автомобіля.



Стомлення. Це результат тривалої і напруженої поїздки. Характеризується тимчасовим зниженням працездатності, погіршенням реакції і координації рухів. Являє собою захисну функцію організму. Не рекомендується переборювати за допомогою стимуляторів або кави. Найкращий спосіб запобігти стомленню від водіння автомобіля — робити періодичні короткочасні зупинки.

ЗАГАЛЬНІ ЗАХВОРЮВАННЯ ТА ЇХ ВПЛИВ НА ВОДІННЯ

Артрит. Запалення суглобів. Може спричинитись травмою, що її зазнав водій під час ремонтних робіт автомобіля, інфекцією. Характеризується болем, скутістю, обмеженням рухливості, підвищенням температури. Артрит найчастіше вражає гомілковостопні суглоби, кисті рук, що небезпечно для водіння. Тому колений водій повинен критично оцінювати свій стан і перспективи щодо можливості управління автомобілем.

Бронхіальна астма. Це напади задухи. Можуть зумовлюватись алергенами рослинного й тваринного походження, а також ліками, що їх вживає водій. Астмі передують сухий кашель з виділенням невеликої кількості мокротиння і свист в легенях. Спровокувати напад можуть і сильні емоції, яких в умовах міста цілком достатньо. У легких випадках привести людину до нормального стану можна за допомогою гарячого чаю, зігріванням рук, що є можливим в умовах салону автомобіля. У разі затяжної задухи вживають бронхорозширювальні засоби в аерозольній упаковці. Вони завжди повинні бути у водія, який страждає на бронхіальну астму.

Грип. Супроводжується ознобом, підвищенням температури, нелшттю, головним болем. Зараження відбувається від кашлю, чхання хворого, близького з ним контакту. Інкубаційний період триває 1—2 дні. З'являється ломота в тілі, температура швидко підвищується. Можливі втрата свідомості, марення, нудота, блювання. Іноді на обличчі з'являється одутлість. Грипозний водій не спроможний водити автомобіль. Тому при наявності перших ознак потрібно подбати про постільний режим. Інакше можливі ускладнення.

Грижа. Випинання внутрішніх органів. Найбільш поширені пахова, пупкова (у жінок), стегнова. Грижа спричинює незруч-

ності, зрідка біль і нудоту, порушує особистий комфорт. Для водіння автомобіля перешкод звичайно не створює, якщо немає ущемлення. Ущемлення є раптовим вдавненням після підняття великої ваги, сильного напруження, кашлю. Тоді відчувається біль, іноді сильний. Водіям необхідно це враховувати і уникати тяжкої фізичної роботи, такої, як заміна коліс, виштовхування автомобіля, що застряв.

Діабет. Хронічне захворювання різного ступеня тяжкості, пов'язане із ризиками під час водіння транспортних засобів. Зовнішні ознаки — спрага, сухість у роті, підвищене виділення сечі, сухість шкіри, погане загоювання ран, погіршення зору. Усе це не є причиною для відмови від водіння автомобіля. За умови додержання дієти і медикаментозного лікування можна продовжувати водити автомобіль, якщо це легка або середня стадія захворювання.

Диспепсія. Порушення процесів травлення. Супроводжується розладом шлунка, слабкістю, «бурчанням» у животі, метеоризмом, іноді болями. Протягом дня випорожнення відбуваються до 4 і більше разів. Перелічені чинники створюють великі незручності для водія, особливо якщо в салоні його автомобіля є сторонні люди. Профілактика зводиться до додержання режиму харчування, вживання повноцінної й різноманітної їжі. За призначенням лікаря вживають фталазол, ферментні і безпечні заспокійливі препарати.

Шлунково-кишкова кровотеча. Може виникнути при виразці шлунка, гастриті, геморої, гіпертонічній хворобі. Супроводжується запамороченням, слабкістю. У такому стані можна, з певною обережністю, водити автомобіль, незважаючи на те, що зберігається небезпека сильної кровотечі. У разі кровотечі необхідні повний спокій в умовах стаціонарного лікування і голодна дієта.

Інсульт. Нерідко трапляється у водіїв, особливо автобусів, як результат емоційного (іноді фізичного) перевантаження. Являє собою крововилив у мозок внаслідок розриву судин. Розвивається раптово. Небезпека виникнення інсульту посилюється з віком, оскільки цьому сприяють підвищений кров'яний тиск, аномалії судин, захворювання крові. Він небезпечний раптовою втратою свідомості, що призводить до дорожньо-транспортної аварії. Можливий розвиток паралічу. Кожен водій повинен знати, що цій

хворобі передують головний біль, запаморочення, похитування, слабкість або оніміння кінцівок. У такому разі слід відмовитися від водіння, пройти курс лікування, зміцнюючої терапії і отримати дозвіл від лікаря на водіння транспортних засобів.

Інфаркт міокарда. Являє собою розрив артерії або ділянки серцевого м'яза чи тромбозу. Причина аналогічна інсульту, тобто фізичне або емоційне перенапруження, захворювання серцево-судинної системи. Смертельно небезпечний. Розвивається раптово. Кожен водій повинен знати, що за кілька днів до інфаркту погіршується самопочуття, настає швидка стомлюваність, відчувається слабкість, з'являється неприємне відчуття в грудях. Такий стан називається передінфарктним і потребує звертання до лікаря. Інфаркт може трапитися, коли людина сидить за кермом автомобіля. Типові прояви — сильне здавлення і біль у грудях. Іноді біль пекучий з іррадіацією в плече, руку чи в шию. Біль може тривати годинами і навіть кілька днів. Часто болі обмежують глибокий вдих.

Інфекційний психоз. Буває коли людина хворіє грипом, тифом. З'являється перед підвищенням температури. Ознаки: спохмурніння, оглушення або раптове збудження у вигляді різких рухів і уривчастої мови. З'являються страх і розгубленість. Тривають кілька годин і закінчуються сном. Кожен водій раз в кілька років хворіє на грип. Отже, психоз — це реальність. У разі вияву щонайменших його ознак таку людину потрібно негайно усунути від управління автомобілем, якщо вона сама не розуміє свого стану.

Колька. Раптовий напад різкого болю з перервами. Буває кишкова, печінкова, ниркова, підшлункова. Найчастіше спостерігається кишкова колька після щедрої погано переварюваної їжі (наприклад шашликів). Супроводжується нудотою, блюванням. Біль може мати тривалий характер. Особливо відчувається сильний біль при нирковій кольці, що виникає внаслідок фізичного перенапруження або після їзди по тряскій дорозі. Займатися самолікуванням небезпечно. Проте можна прийняти безпечно засіб (наприклад Но-шпу) і, якщо дозволить стан здоров'я, поволі й обережно довести свій автомобіль до місця призначення.

Криз гіпертонічний. Судинний криз у хворих, які страждають на гіпертонію. Характеризується гострим розладом мозко-

вого кровообігу або серцевою недостатністю, значним підвищенням кров'яного тиску. Найчастіше буває після емоційного збудження. Супроводжується різким головним болем, розладом зору, загальною розумовою і фізичною слабкістю, неспокоєм. Усе це виявляється вже на ранній стадії хвороби. Можливі задишка і дихальна аритмія. Ці характерні симптоми в комплексі повинні змусити людину негайно припинити водіння автомашини і подбати про якнайшвидшу госпіталізацію.

Кров'яний тиск. При підвищеному кров'яному тиску може бути нормальний серцевий ритм і не бути задишки. Проте серце іноді дуже збільшується. У жінок, особливо вранці, часто буває головний біль, який потім протягом дня проходить. Можливі запаморочення і ревматичний біль (особливо при зміні погоди), підвищена чутливість до жару, фізична і розумова стомлюваність. У разі тривалого водіння автомобіля найбільше стомлюються ліва нога (на педалі зчеплення) і ліва рука, яка постійно тримає рульове колесо. Це зумовлюється тим, що судини не можуть повністю задовольнити потребу в підвищеному кровопостачанні. Бувають скарги на уповільнення процесу мислення, втрату пам'яті, дратівливість, труднощі під час виконання звичних операцій, що пов'язані з водінням автомобіля. Перелічені симптоми проявляються при нестійкому кров'яному тиску. Тут головним є його коливання. Проте навіть у здорових людей кров'яний тиск схильний до коливання. І тільки сильні його коливання є хворобою.

Люмбаго. Раптовий різкий біль у попереку, що супроводжується напруженням поперекових м'язів. Біль має прострілюючий характер, що виникає внаслідок тривалого сидіння за кермом в напруженій позі. Сильний біль може продовжуватися кілька хвилин (рідко — кілька годин). Зникає здебільшого раптово. Якщо поперековий біль має тимчасовий характер, то достатньо зупинити машину, збільшити нахил спинки свого сидіння і розслабитися. Якщо біль не припиняється протягом тривалого часу, слід подумати про постільний режим під наглядом лікаря.

Охолодження (переохолодження). Може відбуватись під час усунення технічних несправностей або в разі виходу з ладу опалювальної системи в салоні (кабіні). Охолодженню сприяють сильний вітер, висока вологість, невідповідний одяг, стомлення, відчуття голоду, алкогольне сп'яніння. Особливо сильно пе-

реохолоджується водій тоді, коли потрапляє під проливний дощ» У таких умовах можливі навіть спазми судин. На початку переохолодження у водія з'являються нервові збудження, озноб, м'язове тремтіння, тахікардія, на тілі — «гусяча шкіра», підвищується кров'яний тиск (багато хто це добре відчуває). Уже на цій стадії потрібно вжити заходів щодо підвищення температури тіла (обігрітися в теплом приміщенні, якщо є можливість змінити одяг і взуття) і не доводити себе до другої стадії, для якої характерними є уповільнені рухи, головний біль, зниження дихальної активності. У разі появи таких симптомів, окрім іншого, потрібні теплі напої і грілка» Досвідчений водій повинен усе це передбачити в разі тривалих поїздок у холодну пору року.

Панкреатит гострий. Запалення підшлункової залози супроводжується сильним болем у верхній половині живота, блюванням, лихоманкою. Можуть спричинити вживання великої кількості гострої, жирної їжі в поєднанні з алкогольними напоями або отруєння. Тому кожен водій повинен пам'ятати про те, що після ситного обіду йому доведеться вести машину. У разі захворювання водій повинен категорично відмовитися від водіння автомобіля хоча б на кілька днів, доти, поки не будуть проведені дослідження і невідкладне лікування.

Риніт. У побуті має назву нежиті. Є запаленням слизистої оболонки носа. Утруднює дихання, спричиняє сльозотечу, нездужання, рясні виділення з носа. Легко передається іншим. Є цілий арсенал засобів, зокрема народних, які завжди повинні бути в автомобільній аптечці. Їх вживання полегшить стан водія, зникнуть незручності під час водіння.

Світлобоязнь. Це підвищена чутливість до світла. Супроводжується болем в очах, сльозотечею, спазмами вік. Може виникнути внаслідок яскравого освітлення, наприклад засліплення зустрічним автомобілем. Запобіжний засіб — сонцезахисні окуляри. Крім того, є велика кількість медикаментозних засобів, які можна придбати в аптеці без рецепта лікаря.

Серцева астма. Напад задишки з відчуттям задухи. Трапляється внаслідок фізичних перевантажень, споживання великої кількості рідини, під час вагітності. Провокується переїданням, емоційним навантаженням, підвищенням кров'яного тиску. При цьому дихання утруднюється, з'являються сухий кашель, відчуття неспокою. Якщо ця хвороба має епізодичний

характер, то перед поїздкою водій має проконсультуватись у лікаря, щоб провести необхідну профілактику.

Серцева недостатність. Причина — перевантаження серця і підвищений кров'яний тиск. Перші ознаки — стомлюваність, задишка, тахікардія. Потім з'являються слабкість, відчуття нестачі повітря, мерзлякуватості. Лікування проводиться амбулаторно. Водіння машини залежить від загального стану і настрою.

Сибірка. Останнім часом стала стратегічною зброєю міжнародного тероризму. Це гостра інфекційна хвороба, дуже поширена. Зараження відбувається через випорожнення, слину, мокротиння, молоко. Бацили переносяться мухами і комарами. У скотомогильниках інфекція зберігається впродовж 250 років. Шкірна форма захворювання проявляється у вигляді карбункулів, виразок з повною втратою чутливості в цих місцях. Температура підвищується до 40 С, з'являються головний біль, слабкість, розбитість. Приблизно через два тижні виразки зарубцьовуються. Легенева форма супроводжується сильним ознобом, дуже високою температурою, кашлем, задишкою, головним болем. Загальний стан має тенденцію до швидкого погіршення, кров'яний тиск падає. Характерними є нудота, блювання, пронос з кров'яними виділеннями, різучий біль у животі. Лікування є дуже складним. Як правило, вогнища сибірки містяться поблизу тваринницьких ферм. Проїжджаючи повз такі ділянки, водій повинен пам'ятати про заходи безпеки щодо запобігання зараженню.

Цистит. Запалення сечового міхура. Виникає раптово, здебільшого внаслідок переохолодження. Характерним є часте хворобливе сечовипускання, що призводить до нетримання сечі. У водіїв втрачається комфортність, внаслідок чого вони припускаються помилки в управлінні. Діагноз «цистит» водій може встановити собі сам за прозорістю своєї сечі, її запахом, наявністю домішок. У разі гострого циститу необхідно на якийсь час відмовитися від водіння. При хронічній формі, яка має періоди посилення і ослаблення, кожен водій сам вирішує, чи слід йому сідати за кермо, яку провести профілактику і які вживати запобіжні засоби.

Енцефаліт. Інфекційне запалення мозку. Часто виникає в замських умовах унаслідок укусів кліщів. Основні ознаки:

слабкість, головний біль, озноб, підвищення температури. За таких умов водити машину категорично забороняється, оскільки наступними чинниками можуть бути втрата свідомості, зорові й слухові галюцинації.

Хвороби літнього віку. Нині ні в Правилах дорожнього руху України, ні у відповідних документах інших країн немає обмежень за віком на право водіння транспортних засобів. Передбачено регулярне проходження медичної комісії (протягом 1—2 років), за результатами якої дається дозвіл на водіння машини. Законодавство в цьому відношенні виявляє деяку ліберальність. Безумовно, сучасний автомобіль має автоматизоване керування і численні засоби контролю за роботою вузлів і агрегатів, дає можливість ефективно маневрувати і різко гальмувати. Проте характер автомобільного потоку, як і раніше, потребує від водія уваги, напруження і швидкого реагування. Тому кожен літній водій повинен знати свої можливості, які пропорційні віковим змінам і послаблюються хворобами.

Харчові інфекції. Є результатом вживання токсиновмісних продуктів: неякісних води, м'яса, риби, грибів, молочних продуктів, що не піддавались термічній обробці. У літніх людей трапляються значно частіше, ніж у молодих. Інкубаційний період — від 2 до 50 год. Хвороба супроводжується нудотою, блюванням, розладом шлунка, сильними болями в животі. Одночасно підвищуються температура тіла, кров'яний тиск. Можливі непритомність, судоми. Період реабілітації триває кілька днів, протягом яких водити автомобіль не рекомендується.

Передстаречі психози. Виникають у віці 50—60 років. Характерні ознаки: тривога, рухове збудження, розлад сну, втрата апетиту. Потім з'являються розгубленість, мовне збудження, розлад шлунка. У разі появи таких симптомів потрібно менше водити машину, уникати поїздок у годину пік, не їздити в темну пору доби, вибирати дороги з неінтенсивним рухом транспорту і хорошим покриттям.

Розсіяний склероз. Повільне прогресуюче захворювання нервової системи. Його ознаки: зниження гостроти зору, слабкість у кінцівках, промовляння слів по складах з неправильними наголосами. Для хвороби характерні ремісії. Проте навіть в такі періоди потрібно проявити волю і не сідати за кермо автомобіля.

Старече недоумство. Характеризується необоротним порушенням пам'яті, тобто пам'ять порушується в зворотному порядку — в останню чергу з неї стираються дитячі та юнацькі роки. Особа втрачає індивідуальні риси. Так, ощадливість змінюється скупістю, цілеспрямованість — упертістю, акуратність — педантизмом. Коло інтересів звужується. Проте продовжує залишатися стійким інтерес до автомобілів. З'являються черствість, егоїзм, байдужість. Усе нове здається нецікавим і викликає роздратування. Такі люди легко ображаються, прискіпливі, буркотливі. Якщо людина на стадії старечого недоумства намагатиметься сісти за кермо автомобіля, близькі родичі повинні цьому перешкодити, проявити категоричність.

Стенокардія. Хвороба, пов'язана не тільки з віком. Останнім часом стенокардія значно «помолодшала». Характеризується больовими нападами тривалістю до 20 хв. Причиною може бути психоемоційне перенапруження водія або фізичне перевантаження як результат ремонту або обслуговування свого автомобіля. Наприклад, заміна колеса, вага якого іноді буває досить великою. Ознаки стенокардії: потовиділення, блідість, зміна частоти пульсу і кров'яного тиску. Напад стенокардії може трапитися і в момент виходу водія із салону автомобіля, коли відбувається різка зміна сидячого положення на стояче. Під час нападу водій має зупинитись, припаркуватися, прийняти відповідні ліки, розслабитись і почекаати, коли стан нормалізується.

Тромбоз (тромбоемболія). Виникає в разі несподіваної закупорки кровоносних судин. Може пальпуватися у вигляді щільного хворобливого вузла з подальшим запаленням. Водій з таким діагнозом, що його він може сам собі встановити, потребує негайної госпіталізації.

ВПЛИВ МЕДИЧНИХ ПРЕПАРАТІВ НА КУЛЬТУРУ ВОДІННЯ

Багато людей змушені лікуватися, зокрема, робити ін'єкції і приймати ліки гію 3—4 рази на день. Здебільшого лікування поєднується з роботою, а отже, і з водінням автомобіля. Іноді ліки купуються негайно в придорожніх аптеках, якщо їх немає в автомобільній аптечці.

На жаль, зовсім не всі ліки можна безбоязно приймати, сидячи за кермом машини, що рухається. Деякі з них, що є корисними в терапії, одночасно гальмують психічні й фізичні реакції або створюють незручності через відсутність туалету. Особливо це стосується водіїв літнього віку, а також тих, у кого були хірургічні операції чи серйозні захворювання.

Одним з аспектів культури водія має бути врахування побічних дій ліків і відповідне коригування своєї поведінки під час водіння. З усього розмаїття медикаментів, вживання яких не пов'язане з постільним режимом або з лікуванням у стаціонарі, ми обрали кілька десятків найбільш поширених ліків, які можуть негативно впливати на організм деяких водіїв. Ринкова ситуація, що склалася в нашій державі протягом останніх років, коли дедалі більше медичних послуг стають платними, призвела до того, що люди в обхід лікарів звертаються безпосередньо в аптеки і призначають собі лікування за описами на вкладках до лікарських препаратів.

Наводимо перелік деяких ліків із зазначенням їх показань і протипоказань.

Адреналін. Показаний при різкому падінні кров'яного тиску, інтоксикації, пневмонії. Протипоказання — гіпертонія, атеросклероз, цукровий діабет. Може зумовлювати слабкість, запаморочення, страх, підвищене серцебиття. Не рекомендується для водіїв літнього віку.

Альмагель. Використовується при виразці шлунка і дванадцятипалої кишки, гастриті. Може спричинити сонливість.

Амідопірін. Активний жарознижуючий і протизапальний засіб. Зумовлює збільшення частоти пульсу, депресію.

Анальгін. Жарознижувальний і протизапальний засіб. Може спричинити головний біль, запаморочення, лихоманку.

Анаприлін. Вживається при хворобах серця, стенокардії. Може зумовити слабкість, нудоту, розлад шлунка.

Атропіну сульфат. Показаний при виразці шлунка, кольках, бронхіальній астмі. Спричиняє сухість у роті, порушення зору, психомоторне збудження. Водіям літнього віку слід вживати з обережністю.

Валеріана (настоянка). Знижує збудливість нервової системи. Може призвести до стомлюваності, сонливості.

Валідол. Заспокійливий засіб. Показаний при стенокардії, нудоті, закачуванні. Протипоказаний при отруєннях.

Вікалін. Протизапальний засіб. Не рекомендується при виразковій хворобі, холециститі. Може зумовити головний біль, нудоту, розлад шлунка.

Гентаміцин. Вживається при інфекціях у ранах, пневмонії. Може спричинити нудоту, алергію, розлад шлунка. Концентрація в крові зберігається до 12 год, протягом цього часу слід утриматися від водіння автомобіля.

Димедрол. Показаний при алергії, астмі, виразці шлунка, гастриті, простуді, закачуванні. Може призвести до порушення координації рухів; зумовити слабкість, стомлюваність, сонливість, головний біль, неспокій. Протипоказаний водіям, оскільки їм потрібні напружена увага і швидка реакція.

Дібазол. Показаний при гіпертонії, серцевій недостатності, виразкових хворобах. Протипоказаний водіям літнього віку.

Еленіум. Заспокоює, розслабляє м'язи, усуває почуття страху і тривоги, знижує кров'яний тиск. З обережністю повинні приймати немолоді водії, оскільки препарат може спричинити сонливість, нудоту.

Еуфілін. Показаний при астмі, стенокардії, підвищеному кров'яному тиску. Побічні явища: нудота, пронос, головний біль, підвищена збудливість, запаморочення. Водіям слід бути обережними при прийомі препарату.

Ефедрин. Стимулює серцеву діяльність. Показаний при інтоксикаціях, закачуванні. Може зумовити легке тремтіння, запаморочення, страх, нервові збудження. Протипоказаний при гіпертонії і діабеті. Немолодим водіям і водіям з підвищеною чутливістю слід приймати обережно.

Індометацин. Має сильну протизапальну і жарознижувальну дію. Може спричинити запаморочення, головний біль, світлобоязнь, сонливість. Протипоказаний водіям.

Інсулін. Призначають при цукровому діабеті. Зумовлює сонливість, тремтіння, пітливість, нервозність. Водіям не рекомендується управляти автомобілем протягом 2 — 3 год після ін'єкції.

Кислота ацетилсаліцилова (аспірин). Показана при мігрені, простуді, зубному болю. Може спричинити пітливість, слабкість, почуття неспокою.

Клофелін. Знижує кров'яний тиск, гальмує передачу імпульсів. Зумовлює сухість, неспокій, стомлюваність, збудження. Протипоказаний водіям.

Корвалол. Показаний при болях в ділянці серця, гіпертонії. Може спричинити сонливість.

Кофеїн. Стимулює рухову активність, серцеву і м'язову діяльність. Може спричинити неспокій, нудоту, підвищене серцебиття. Протипоказаний водіям-гіпертонікам.

Левоміцетин. Показаний при ангіні, токсикоінфекціях. Може спричинити анемію, розлад шлунка. Вживати цей препарат водіям треба обережно.

Метоклопрамід. Протиблювотний засіб, знімає також гикавку. Приймати потрібно тільки амбулаторно.

Нітрогліцерин. Вживається при стенокардії, астмі, кольках. Може спричинити головний біль, запаморочення. Не рекомендується водіям.

Но-нша. Показана при виразковій хворобі, стенокардії, коліті, гіпертонії, жовчно-кам'яній хворобі. Може спричинити зниження артеріального тиску. У рекомендованих дозах не впливає на здатність управляти автомобілем.

Пеніцилін. Показаний при пневмонії, інфекціях у ранах, циститі, простатиті, гнійних захворюваннях. Може спричинити головний біль, озноб, алергію, підвищення температури. Виводиться з організму протягом 3—4 год, і в цей період не рекомендується сідати за кермо автомобіля.

Пірацитам. Поліпшує діяльність головного мозку, пам'ять. Призводить до підвищеної дратівливості й безсоння.

Рудотель. Заспокоює нервову систему, знімає емоційне напруження. Усуває страх, неспокій, збудження. Протипоказаний водіям, оскільки їх робота потребує точної координації рухів.

Седалгін. Має жарознижувальну, протизапальну, болезаспокійливу дію. Вживається при головному болю.

Спазмолітин. Показаний при виразці шлунка, коліті, кольках, невралгії. Може спричинити запаморочення, головний біль, відчуття сп'яніння, порушення зору. Водіям призначається тільки амбулаторно.

Стрептоцид. Рекомендується при простудних та інфекційних захворюваннях, при інфекціях у ранах. Може викликати головний біль, запаморочення, пригнічений стан, нудоту, пронос, анемію. Ці симптоми посилюються після вживання яєць, помідорів, печінки, бобів. Немолодим водіям слід утримуватися від водіння протягом 6 год після прийому препарату.

Стугерое. Вживається при атеросклерозі. Спричиняє іноді сонливість, нудоту, біль у шлунку. Немолодим водіям слід приймати обережно.

Супрастин. Показаний при алергії, закачуванні, укусах комах. Може зумовлювати стомлюваність, неприємні відчуття в ділянці шлунка. Протипоказаний водіям, оскільки послабляє увагу, уповільнює реакцію.

Сустан. Рекомендується при стенокардії. Може спричинити головний біль, запаморочення, що впливає на упевненість водія в собі.

Тавегіл. Призначають при алергії, закачуванні. Значно активніший від димедролу. Протипоказаний водіям, оскільки послабляє увагу, уповільнює реакцію, зумовлює слабкість і стомлюваність.

Темпальгін. Знижує кров'яний тиск, рухове збудження, усуває нервові збудження. Показаний водіям.

Теофілін. Вживається при серцевій недостатності, астмі, бронхіті. Може спричинити нудоту, біль в животі, має сечогінну дію, що створює незручності для водіїв.

Тусупрекс. Протикашлевий препарат. Немолодим водіям протипоказаний.

Феназепам. Показаний при емоційному напруженні, алкогольній інтоксикації; усуває тривогу, страх, дратівливість. Водії повинні приймати з обережністю.

Фенацитин. Знімає больові відчуття, зменшує збудження. Може зумовлювати слабкість, сонливість, пітливість. Водіям необхідно приймати з обережністю.

Фенігідин. Рекомендується при стенокардії і гіпертонії. Може спричинити нудоту, біль у животі. Немолоді водії повинні приймати обережно.

Фуросемід, лазекс. Сечогінні засоби. Можуть спричинити слабкість, запаморочення, спрагу. Як сечогінні засоби створюють для водіїв незручності.

Запахи мають велике значення для самопочуття водіїв. Так, вони можуть стимулювати пам'ять. Якщо запахи з нашого минулого ми згадуємо із задоволенням, то відчуваємо емоційне піднесення. Неприємні запахи (вихлопні гази автомобіля, нечистоти) викликають погані спогади.

Аромати діють в широкому діапазоні. Вони стимулюють розумову активність, статеві функції, притуплюють голод і біль, знижують стреси, мають лікувальний вплив на деякі хвороби.

Є багато способів ароматизації, які застосовуються в салоні автомобіля. Випари ефірних олій у салоні автомобіля сприяють врівноваженості емоцій, збереженню здоров'я, маскуванню неприємних запахів (поту, тютюнового диму, спиртного перегару). Трояндова, геранієва, апельсинова і лавандова олії, змішані разом або в роздільному використанні, піднімуть настрій водія і пасажирів. Поліпшать працездатність і реакцію водія лимонний і васильковий екстракти. А олія мускатної шавлії (у великих дозах) погасить сексуальний потяг водія і дасть йому можливість повністю зосередитися на процесі управління автомобілем.

Використовувати олії й створювати навколо себе атмосферу запахів дуже легко. Для цього достатньо 1—2 краплі нанести на носовичок або пульверизатором оббризкати кермо і панель приладів.

У салоні автомобіля особливо корисними є василькова, лимонна і мелісова олії. Лимонна[^]сприяє підвищенню ефективності водіння. Василькова стимулює стомлений мозок. Розмарин сприяє зосередженості, що дуже важливо в умовах інтенсивного дорожнього руху в сучасному місті. При тривалих поїздках для зняття втоми знадобиться мускатна шавлія або ялівцева олія. Усі олії можна використовувати у вигляді сумішей.

Водіння автомобіля являє собою складний психологічний процес, який можна коректувати, створюючи в салоні мікроатмосферу запахів. Так, дуже часто перед поїздкою виникає почуття тривоги, пов'язане з погодними умовами, технічним станом машини. Тривога також може зумовлюватись особистими справами, ситуацією на роботі або ж просто невідомістю. Це почуття перешкоджає переборювати труднощі й спричиняє напруженість. Навіть тимчасова тривожність може призвести до депресії. Такий стан знімають заспокійливі і підбадьорливі олії:

[^] бадьорять — василькова, кипарисова, розмаринова, шавлієва, бергамотова олії;

заспокоюють — лавандова, сандалова, ромашкова, геранієва, жасминова, нералі, пачулі, іланг-ілангова, трояндова.

Коли водій відчуває, що через утому він неспроможний вести машину і необхідні нові сили, то варто використовувати евкаліптову і м'ятну олії. Розмаринова допоможе вести машину, коли не можна дозволити собі відпочинок. Для зняття головного болю використовують лавандову і геранієву олії, шавлію, ромашку, материнку, троянду, розмарин, ялівець. Щоб зміцнити імунну систему і підняти настрій, у пригоді стануть кипарис, ладан, материнка, троянда.

Ефірні олії ефективні при опіках, коли виникає сильний біль. Вони допомагають справитися з інфекцією і стимулюють розвиток нової тканини. Це олії лаванди, евкаліпта, календули, шавлії, що наносяться на уражені ділянки.

Наведемо деякі рекомендації для водіїв щодо ароматизації салону автомобіля:

- для підняття духу — шавлія мускатна, жасмин;
- при нервовому перенапруженні — васильки, материнка, троянда;
- при дратівливості — ромашка, кипарис, лаванда;
- при непевності — імбир, жасмин;
- при нерішучості — васильки, пачулі;
- для поліпшення пам'яті — васильки, ялівець, розмарин;
- для поліпшення настрою — евкаліпт, ромашка, герань, лаванда;

при перевтомі — шавлія, лаванда, ромашка, васильки, бергамот, лимон, ладан;
при похміллі — ялівець, троянда, розмарин.

У деяких випадках олії можна використовувати за допомогою тампонів:

при порізах — бергамот, ромашку;
при синцях — ромашку, календулу, лаванду, кипарис, материнку.

Вплив запахів на водія автомобіля є сучасним елементом культури водіння. Правильно та індивідуально підібрані аромати допоможуть поліпшити самопочуття автомобіліста, а також уникнути сумних ситуацій. Згадані олії повинні бути в автомобільній аптечці.

В організмі жінки протягом життя відбувається цілий ряд фізіологічних процесів, які спричиняють нездужання. Крім того, жінкам властиві деякі хвороби. Усе це буває важко поєднати з водінням автомобіля.

Вагітність, Зміни в організмі вагітної жінки призводять до сонливості, дратівливості, зміни апетиту, смаку і нюху, підвищеного слиновиділення, нудоти, блювання. Ці симптоми звичайно проходять через 2—3 місяці. При нормальному самопочутті, безумовно, можна водити машину.

Згодом, у міру збільшення живота, утрудняється управління автомобілем, проте для деяких жінок це не є серйозною перешкодою.

Варикозне розширення вен. Найчастіше уражаються вени в нижніх кінцівках. Переважно це спостерігається у жінок. Окрім вияву зовнішніх ознак (здуття, вузли, звивистість) з варикозом пов'язуються швидка стомлюваність, відчуття шкірного свербіння, тепла. На правій нозі, яка управляє педалями акселератора і гальма, після тривалої поїздки може з'явитися набряк. При цьому захворюванні дуже важливим є вибір взуття. Водити машину в черевиках на високих підборах не рекомендується.

Клімакс. Зворотна зміна фізіологічних функцій, пов'язана зі старінням організму. Притаманна і чоловікам, і жінкам. В організмі жінки зумовлює складну перебудову. Характерні симптоми у жінок: прилив жару до голови, пітливість, прискорене серцебиття,

головний біль, запаморочення, дратівливість, плаксивість, швидка стомлюваність, депресія. У період клімаксу машину можна водити, але на невеликих швидкостях і з обережністю.

У більшості чоловіків клімакс не супроводжується зміною самопочуття. Проте часто спостерігаються підвищення кров'яного тиску, погіршення пам'яті, з'являється неуважність, різко знижується працездатність, прогресує ожиріння. Зважаючи на це, кожен водій у віці 50—60 років повинен виробити і реалізувати власну стратегію поведінки за кермом, яку стисло можна охарактеризувати як помірну.

Мігрень. Однобічний сильний, пульсуючий головний біль, властивий жінкам молодого віку. Провокується хвилюванням, зміною погоди, шумом, яскравим світлом, сильними сторонніми запахами. Спричиняється порушенням нервової регуляції судин мозку. Перед нападом мігрені погіршується настрій, з'являються сонливість, емоційна напруженість, інколи — легкий озноб, порушується зір. Такий стан має бути сигналом для того, щоб не сідати за кермо, навіть коли передбачається коротка поїздка. Терапія мігрені потребує часу для комплексного введення ліків, і на цей період потрібно відмовитися від водіння автомобіля.

Передменструальний синдром. Виникає за 2—10 днів до менструації. Характеризується дратівливістю, слабкістю, плаксивістю, агресивністю. Можливі сильний головний біль, нудота, запаморочення. Серцебиття частішає, підвищується кров'яний тиск. Безумовно, такий стан не є характерним для всіх жінок. Проте вік, захворювання серцево-судинної системи, операції на придатках, аборти можуть істотно впливати на передменструальний синдром. У цей період водити автомобіль треба з великою обережністю. Щодо самої менструації, то вона здебільшого проходить хворобливо. Стан дискомфорту посилюється серцево-судинними захворюваннями, психічними розладами, млявістю, дратівливістю, сонливістю. Пульс стає частішим, а кров'яний тиск знижується. У такому стані жінкам не рекомендується сідати за кермо. Проте для багатьох менструація не є перешкодою.

У період менструації загальний стан жінки не зазнає істотних змін. Проте треба мати на увазі, що постійне перенапруження, пов'язане з тривалим перебуванням за кермом

автомобіля, може призвести до розладів. Необхідно також уникати фізичного перевантаження, переохолодження і перегрівання.

Токсикоз. Супутник вагітності в перші місяці. Супроводжується нудотою, блюванням. Знижується апетит, загострюються нюхові враження. Збільшується слиновиділення. З'являється ризик обезводнення організму. Зважаючи на це, у перші 2—3 місяці вагітності слід відмовитися від водіння автомобіля.



Запитання і завдання для самоконтролю

1. У чому полягає судова погляд та як її позбутися?
2. Як запобігти закачуванню?
3. Які є способи запобігання стомленню?
4. Чим зумовлюється переохолодження водіїв і як нормалізувати температуру тіла?
5. Назвіть найпоширеніші хвороби водіїв літнього віку. Які характерні симптоми цих хвороб?
6. Як впливають різноманітні запахи на самопочуття водіїв?



КУЛЬТУРА РУХУ ПІШОХОДІВ

Пішохід — це важливий учасник дорожнього руху. Не всі пішоходи є водіями, зате всі водії бувають пішоходами. Пішохідні водії краще за інших пішоходів розуміють дорожні ситуації. Проте з цього зовсім не випливає, що вони поведуться обережніше порівняно з іншими. Водії звикли сприймати дорогу через скло свого автомобіля, що рухається, стежити за обстановкою, яка швидко змінюється. На відміну від їзди в автомобілі ходьба не вимагає такого емоційного напруження, тому в цей період можна розслабитися. Причому це розслаблення може дійти до такої міри, що виникне бажання перетнути проїжджу ділянку на заборонене світло світлофора.

Пішоходи бувають різні. Одні поспішають, інші прогулюються або розмовляють. Бувають молоді й старі. Крім того, є діти, яким не завжди відоме почуття небезпеки.

Пішохід може перебувати під впливом власних думок, емоцій або бути просто заглибленим у себе. Крім того, на нього впливає погода. Дощ, сніг, вітер послаблюють увагу пішохода. При цьому погляд його спрямовується вниз, а тулуб нахилиється вперед, щоб перебороти опір. Серед пішоходів трапляються також інваліди.

Давним-давно вулиці розділено на проїжджу частину і тротуари. Відповідно пішоходи одержали в своє розпорядження безпечну зону. Проте кількість автомобілів з часом збільшується, чого не можна сказати про пішоходів. Зважаючи на це, машини стали «забиратися» на тротуар, і не тільки для паркування. Крім того, водії стали більше замислюватися над своїми проблемами, ніж над безпекою пішоходів. Тому в Правилах дорожнього руху з'являється дедалі більше вимог, спрямованих на створення безпечних умов для пішоходів, навіть є розділ «Обов'язки і права». Проте навіть за умови беззастережного додержання Правил трапляються непорозуміння між водіями і пішоходами в реальній обстановці. Це відбувається не тільки через те, що не можна регламентувати численні ситуації, а й тому, що крім додержання Правил, треба мати певну виконавчу культуру.

Нині Державтоінспекція значно більше уваги приділяє ставленню водіїв до пішоходів і менше — додержанню пішоходами Правил дорожнього руху. Адже регламентація руху транспорту — це реальність, а регламентувати рух пішоходів набагато важче. Тому необхідно порушувати питання про культуру руху пішоходів, про її формування, поширення та про виховання самих пішоходів. При цьому культура руху пішоходів не повинна ґрунтуватись тільки на перевагах автомобіля перед людиною. Це має бути культура взаємодії двох особистостей, одна з яких управляє машиною, а друга переміщається поруч. Іноді їхні шляхи перетинаються, і в цьому випадку закон — на боці пішохода, а сила — на боці автомобіля. Створюється суперечність, яка іноді призводить до дорожніх пригод. Причиною їх можуть бути і неухважність, і зневага інших, і байдужість, навіть стосовно себе, і незрозумілий ризик, брвада.

На жаль, поведінка пішоходів також іноді буває причиною дорожньо-транспортних аварій. Проте в переважній більшості таких випадків покаранню підлягають водії, а не пішоходи. Адже довести провину пішохода немає можливості.

І все ж таки треба шукати нові способи зниження аварійності на дорогах, одним з яких і є підвищення культури руху пішоходів.

Головна вимога до культури їх руху полягає в свідомому додержанні Правил дорожнього руху. Пішоходи повинні розуміти і знати свої права та обов'язки, а також можливості автотранспорту, що має свої межі в гальмуванні та рулюванні.

Щоб почуватися на вулиці в більшій безпеці, потрібно знати знаки дорожнього руху і вивчати їх розміщення на маршрутах свого постійного пересування. Не зайвим буде з'ясувати вплив знаків на автомобільний потік. Адже між водіями і пішоходами відбувається деяке змагання: хто кого пропустить. Навіть у зоні дії знака водій часто ігнорує його, тим самим ущемляючи права пішоходів. Тому кожна людина повинна діяти сміливо і впевнено, розуміючи, що її захищає закон. Так, якщо ви ступили на позначений пішохідний перехід (наприклад, посередині кварталу, де високі швидкості руху автомобілів), не чекайте, поки вас пропустять, а продовжуйте перетинати вулицю. Можете бути впевнені, що автомобілі загальмують, тому що їх водії внутрішньо готові до цього. А якщо будете стояти на узбіччі в чеканні, доки проїдуть машини — мине багато часу. Правда, не всі водії грубо ущемляють права пішоходів. Є багато таких, хто зупинить свій автомобіль і жестом покаже пішоходові, що можна безпечно переходити вулицю. Є також багато й пішоходів, які подякують за це водіям (кивком голови). У результаті в обох сторін з'являється почуття задоволення.

Суворе додержання прав пішоходів — це елемент культури водіїв. А найважливіший елемент культури пішоходів полягає в тому, щоб не створювати перешкод у дорожньому русі й не бути причиною дорожньо-транспортних пригод. Спостерігаючи через скло автомобіля, що рухається, за пішоходами на проїжджій частині, можна дивуватися з їхньої безтурботності. Адже людина, яка управляє автомобілем, може миттєво розгубитись, і це призведе до непоправних наслідків. Крім того, не завжди чітко спрацьовує техніка. Наприклад, розрив гальмівного шланга може подовжити шлях гальмування машини або спричинити її занесення. А отже, можливий наїзд на пішохода.

Ще один аспект вияву антикультури пішохода полягає в тому, що, створюючи перешкоду автомобільному руху, він тим самим збільшує витрати на експлуатацію машини. Адже будь-яке гальмування, будь-який поворот керма пов'язані зі спрацюванням деталей і вузлів. Звічайно, ніхто з водіїв не пред'являє пішоходам рахунків за витрати, спричинені недодержанням ними Правил дорожнього руху. Але такі витрати є суспільно марними, і не може бути багатим суспільство, де є численні дірки, крізь які витікають кошти. Чим дорожче утримання автомобіля, тим

І сім'я на харчування, відпочинок, одяг,
і автомобілів сприяє збільшен-
> обігу і товарообороту х прошарків населення, у
власному користуванні.

Основне місце, де відбувається взаємодія пішоходів і водіїв
і де найбільше виявляється їхня культура, — це пішохідний
перехід. На жаль, не всюди пішохідні переходи обкреслено,
не на всіх перехрестях є світлофорні об'єкти. Відомий закор-
донний досвід, де поряд із знаком, що дозволяє, — крокуючий
зелений чоловічок, перед «зеброю» на спеціаль-
ному табло горить напис «Ідіть». Такі знаки мають і поясню-
вальне, і дублююче значення. На противагу їм — червоний не-
рухомий чоловічок і напис «Стійте». У нашій країні таких
об'єктів — одиниці. А вони мають
; чи хто наважиться перейти вулицю на

вулиці, милуєшся цією технікою і мрієш про те, щоб
усі переходи були так обладнано.

Чому ми часто нехтуємо Правилами дорожнього руху?! Та

ла переходу вулиці і при цьому тягнуть за руку своїх дітей. Ви-
ходить, що з раннього віку батьки вчать дітей і
кою на вулиці. А відомо, що саме в ранньому віці]

[і:

вулицю з дітьми, дорослі
Правил дорожнього руху і не давати ма-
лолітнім поганих уроків. Тобто з раннього дитинства люди
си культури руху на вулиці,
і водіїв автомобілів. Саме це є одним із

•Ушкола

>руху

країні активи

для безпеки пішоходів і для

гістралей. Проте люди

рює затори. Крім того, призводить до

бензину, що ускладнює екологічну ситуацію. Приблизні підрахунки показують, що під час роботи двигуна вхолосту затрата бензину становить приблизно 0,005 л за 0,5 хв. При вартості бензину 5,1 у. о. додаткові затрати оцінюються в 0,03 у. о. Це рівнозначно вартості трьох коробок сірників, тобто не так багато, але ж на шляху автомобіля таких «переходів» за день трапляється 20—50 випадків.

На жаль, багато пішоходів нехтують підземними переходами не тільки вдень, а й вночі. Але ж навіть на непогано освітленій ділянці дороги водіям буває важко розгледіти людину.

Найбільш небезпечні ділянки вулиць обносять спеціальною огорожею в інтересах пішоходів. На жаль, ці огорожі являють собою таку конструкцію, через яку можна перелізти. Цим де-хто користується, після чого сміливо кидається в автомобіль[™]ний потік, перекладаючи на водіїв завдання піклуватися про їхнє здоров'я і життя» Звичайно, тут варто говорити не стільки про культуру, скільки про нездатність логічно міркувати і вміти елементарно подбати про власну безпеку.

Для деяких наших пішоходів властиво перетинати перехрестя по діагоналі. Вони вважають, що машина завжди об'їде їх або зупиниться. Спеціально для таких «хоробрих», а також для тих, хто вважає, що ступати по «зебрі» необов'язково, що можна йти і поряд, останнім часом безпосередньо на розі вулиць, між перпендикулярними пішохідними переходами стали влаштовувати огороження. Але і це не завжди допомагає. Мабуть, треба запозичувати європейський досвід огороження автобанів, проникнути за які не може ні тварина, ні людина без спеціальних пристосувань.

Не всі пішоходи терпляче очікують сигналу світлофора, що дозволяє рух. Деякі його ігнорують і користуються просвітами в русі автомобілів, щоб перетнути вулицю. Можна таких присоромити, але навряд чи це справить на них враження. А от діти — ті можуть прислухатися до голосу розуму. Проте приклад перетинання проїжджої частини на червоне світло світлофора може бути заразливим. Пішоходи можуть піддатися «стадному» почуттю. Звичайно до цього схильні люди безвольні, які не мають власної думки. Та є й інша категорія, яка наслідує чужий приклад, До неї належать ті, хто задумався, занурився в свої думки і не звернув уваги на сигнал світлофора. А побачивши, що хтось перетинає автомагістраль, сліпо пішов позаду.

Різні люди по-різному рухаються переходом, і на його подолання затрачають різний час. Молоді переходять швидко, літні роблять це статечно. Тимчасом на переході не варто квапитися, щоб не створювати незручностей для інших пішоходів. Якщо ви обганяєте людину, в руках якої ноша, намагайтесь обминути її з протилежного боку. Переходячи вулицю, не відволікайтесь, не смійтесь, не обіймайтесь, не пийте на ходу воду; варто почекати з морозивом. Треба пам'ятати, що на перехід вулиці відведено секунди, у них треба вкластися, адже поряд - автомобілі, готові зірватися з місця. Крім того, перехід загазовано автомобільними вихлопами, що містять значну кількість шкідливих газів, вдихання яких ще нікому не додало здоров'я.

Деякі пішоходи рухаються з дитячими колясками, сумками на колесах. Треба пам'ятати, що вони не завжди добре помітні в пішохідному потоці, що ними можна збити людину з ніг. Тому коляски бажано не штовхати перед собою, а тягти за собою.

Варто пам'ятати, що переходити вулицю треба строго по розмітці (якщо така є) і що перебування від неї осторонь навіть на півметра вже є порушенням Правил дорожнього руху, і в такому випадку пішохід піддає себе певній небезпеці, незважаючи на те, що між «зеброю» і лінією зупинки автомашин є деяка відстань (але водії її не завжди витримують). Машина, що близько під'їхала із працюючим двигуном, завжди лякає пішохода. Щоб цей момент певним чином згладити, пішохід повинен уважно стежити за зупиненими перед пішоходами машинами. Потрібно враховувати, що багато водіїв перебувають у нервовому

напруженні. Тому не слід, проходячи мимо, давати водіям різні поради, звертатися на «ти», грубити їм і ображати їх.

Особливо потрібно бути уважним на вулиці до сліпих і тих, хто погано бачить. Правила дорожнього руху допускають установку звукових сигналів, що супроводжують сигнал світлофора, який дозволяє переходити вулицю. Проте такі гудки, що періодично повторюються, зумовлюють сильне подразнення, особливо в мешканців житлових будинків, установах. Тому це не набуло поширення навіть поблизу виробничих приміщень Товариства сліпих.

Допомогти сліпій людині або тій, яка погано бачить, благополучно перейти вулицю — це громадянський обов'язок кожного пішохода.

У ранковий і вечірній час на вулицях міст з'являється велика кількість пішоходів із собаками, що прямують до місць їх вигулу. Найчастіше вони змушені перетинати проїжджі частини вулиць. Ідучи переходом, найкраще взяти собаку на руки, якщо вона невелика. Великих собак, навіть якщо вони пройшли курс тренінгу і досить слухняні, необхідно через вулицю обов'язково переводити на короткому поводку або міцно тримати за нашійник, щоб не заважати рухатися іншим. Бажано, щоб такі собаки були в наморднику.

Усі знають, що водії зобов'язані пропустити пішохода, який прямує на зелений сигнал позначеним переходом. Проте не всі водії і не завжди квапляться виконати це правило. Деякі з них на цей випадок виробили собі таку філософію, за якою варто пропускати вперед тільки пішоходів «першої хвилі», „ Якщо зустрічається на вашому переході такий водій — треба бути розсудливим і не кидатися під колеса.

У нас узаконено правобічний рух транспорту. Аналогічним має бути і пішохідний рух як по тротуару, так і по переходу через вулицю, тобто треба рухатися, дотримуючись правого боку. А обходити людей потрібно зліва.

Нерегульованих перехрестів значно більше, ніж регульованих, що обладнані світлофорними об'єктами, або таких, які мають регулювальника дорожнього руху. На нерегульованих перехрестях пішохід повинен бути гранично уважним. Перед тим як спуститися з бордюру, треба оцінити стан дороги з погляду водія: чи немає калюж, льоду, глибоких вибоїн. Якщо калюжі і

лід — епізодичне явище, то глибокі вибоїни в асфальті стали «хворобою» міських доріг, це наслідок неякісного покриття. Часто можна побачити хвилясті напливи, досить глибокі, це результат руху автобусів, тролейбусів. Як правило, вони розміщені поблизу зупинок, отже, недалеко від перехрестя. Такі ділянки дороги водії легкових автомобілів переборюють з обережністю, на невеликій швидкості, щоб машину не занесло і щоб на якийсь час вона не стала некерованою.

Особливо слизькими бувають переходи в сніжну погоду, коли сніг тільки-но випав. Рушаючи з місця, машини буксують, утворюється слизький покрив, проходячи по якому дуже легко впасти. На жаль, для людей літнього віку падіння часто призводить до вивихів і переломів. Переходити такі ділянки треба не просто обережно, треба бути уважним до всіх, хто поруч: можливо, буде необхідно вчасно підстрахувати падаючу людину.

Переходячи нерегульоване перехрестя, потрібно спочатку подивитися ліворуч, потім — праворуч, після цього — знову ліворуч, Другий раз подивитися вліво необхідно для того, щоб переконатися — з лівого боку немає перешкод. Адже поки пішохід подивився праворуч, з лівого боку може з'явитися автомобіль, який рухається і являє собою небезпеку. Ця небезпека зростає особливо ввечері, коли є ймовірність того, що за кермом перебуває водій у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння. Перетинаючи вулицю, необхідно весь час дивитися в різні боки, через те, що гранична міська швидкість 60 км/год є досить високою і незрівнянно більша за швидкість руху пішохода. Переходити проїжджу частину вулиці навскоси, щоб заощадити на відстані, — украй неприпустимо.

На жаль, випадки наїзду транспортних засобів на пішоходів — не така вже й рідкість. Часто під колеса автомобіля потрапляють діти. Наїзд на пішохода справляє гнітюче моральне враження на очевидців. Наявність крові для декого може бути стресовим ударом, може спричинити серцевий напад, втрату свідомості. Відомі випадки інфарктів та інсультів у перехожих. Тому пішоходи з легко вразливою психікою повинні триматися осторонь, якщо від них не вимагається допомога. Машини «швидкої медичної допомоги» і патрулі ДАІ у разі дорожньо-транспортних випадків приїжджають дуже швидко і вживають необхідних заходів.

Подібні дорожньо-транспортні пригоди мають ще один аспект. У тому разі, якщо очевидно є провина водія, який зробив наїзд на пішохода, він піддається грубому осуду, його можуть побити. Це неприпустимо. У тому, хто винуватий і наскільки, розберуться експертиза і слідство, потім суд винесе своє рішення чи вирок. Ніхто з пішоходів не має права судити про вуличні події. При цьому треба вплинути на тих, хто до цього прагне, особисто втручається або підбурює до цього інших. Законодавство повністю захищає дисциплінованого пішохода й одночасно не гарантує безпеки тим, хто грубо порушує Правила дорожнього руху.

Пішоходи ніколи не повинні намагатись перетнути проїжджу ділянку, якщо світлофор перейшов у режим миготіння зеленим світлом. Такий сигнал є попереджувальним. Можливо, пішохід встигне перебігти, але не встигне перейти вулицю звичайним кроком. То навіщо ризикувати?! Навіщо бігти, якщо у вас задишка або хворе серце?! Мабуть, варто постояти, почекати в межах півхвилини, а потім спокійно перейти.

Кількість автомобілів зростає швидкими темпами, магістралі перевантажені, нерідкими є пробки. У таких умовах водії продовжують рух і на заборонний сигнал світлофора, тобто рух головною дорогою стає безупинним. Пішоходам доводиться лавірувати, що не прискорює перехід, але утруднює авторух. Якщо потік автомашин тимчасово зупинився, і є можливість перетнути вулицю, — пішоходам варто обов'язково дочекатися

сигналу світлофора, який дозволяє перехід. Обходити машини потрібно тільки спереду, щоб бачили водії. Одночасно треба подалі триматися від вихлопних труб. У свою чергу, водіям автомобілів, які перебувають поблизу пішохідного переходу, не слід сильно газувати.

На жаль, для водіїв поки ще не стало правилом перемикати дальнє світло на ближнє перед перехрестям. Адже дальнє світло може осліпити пішоходів. їм також необхідно знати про це і не дивитись на фари автомобілів під час перетинання вулиці.

Старі люди і люди ослаблені тривалою хворобою, спускаючись із бордюру, можуть оступитися і впасти. Таке може трапитися і з тими, хто напідпитку. їм варто користуватися пологими спусками для інвалідних і дитячих колясок.

Пішохід і водій, з погляду сприйняття один одного, перебувають у різних умовах. Справа в тому, що в будь-якій ситуації, навіть у темноті, пішохід чітко бачить автомобіль і його габаритні вогні, чує роботу двигуна і шурхіт шин. Найчастіше пішохід вважає, що його також добре бачить водій, але це не зовсім так. Навіть якщо пішохід вдягнутий у яскраво-червоний або зелений одяг, то на дорозі в темноті він непомітний, якщо, звичайно, цей одяг не покритий спеціальною сумішшю, що фосфоресціює. Пішоходи, які дозволяють собі переходити вулицю на неосвітленій ділянці і поза пішохідним переходом, дуже ризикують власним життям. Аналогічний ефект може мати місце в яскравий сонячний день, коли сонце світить водіям в очі, і вони змушені користуватися світлозахисними козирками, а це звужує діапазон їхньої видимості. Кожен пішохід повинен знати, що на тлі яскравого низького сонця він малопомітний. А така ситуація буває вранці та ввечері. На жаль, більшість пішоходів цього не враховують.

Як відомо, автомобілі рухаються не тільки вперед, а й назад. Це може бути відкит на підйомі або результат маневру. У цьому випадку пішохід має бути особливо уважним, тому що в деяких конструкціях автомобілів, наприклад «чугун», «ліаісЛіаск», задній огляд дещо утруднений. При цьому тільки незначна частина автомобілів обладнана автоматизованою системою орієнтації типу «Рагкіп£». Кожен пішохід повинен про все це знати, уміти орієнтуватися і застерігати тих, хто крокує поруч.

Тротуар не є цілком безпечним місцем, і невисокий бордюр легко долає легковий автомобіль. Відомо чимало випадків, коли водії не справлялися з управлінням, їхні автомобілі в'їжджали на тротуар. Зважаючи на це, пішоходи повинні намагатися йти по лівому тротуару, щоб бачити зустрічний рух. Ця обставина має ще одне значення. Вона прийшло до нас із далекого зарубіжжя, де є нерідкі випадки викрадання дорослих і дітей за допомогою автомобілів, що під'їжджають ззаду. Це свідчить про необхідність рухатися назустріч автомобільному потоку. При цьому переміщатися треба не по брівці, а на відстані, не меншій від 1 м всередину тротуару.

Пішоходові не слід стояти близько від автомобіля, що проїжджає мимо. Чим більша його швидкість, тим на більшій відстані від нього варто триматися. Це особливо важливо на заміських магістралях, де дозволена швидкість руху іноді — понад 100 км/год. У цьому випадку утворюється повітряна хвиля, тиск якої може призвести до несподіваних наслідків.

Кожен пішохід повинен знати, що на деяких автомобілях лакофарбове покриття не дуже міцне, його легко можна подряпати. До таких покриттів можна віднести темно-синій колір — «дипломат». Подряпини на кузові дуже знижують товарну вартість машини. Тому, обходячи автомобілі, які стоять, пішоходи повинні намагатися не подряпати їх своїми сумками, пакетами. Адже навіть ріжки щільного паперу можуть залишити сліди.

Паркування стає дедалі більшою проблемою, іноді доводиться зупиняти машину там, де стоять люди. Їх присутність ускладнює відкриття дверей для висадки пасажирів. У такому випадку перехожим бажано не зупинятись поблизу бордюру.

Багато хто зупиняє машини з проханням підвезти. Це цілком нормально. Але тут має бути певна етика, якої слід дотримуватися. Насамперед не слід виходити на проїжджу частину, що де-хто робить, і при цьому енергійно жестикулювати руками. Як правило, така наполегливість насторожує водіїв. Якщо ви хочете, щоб вас підвезли, то підніміть руку, але при цьому не робіть різких рухів, особливо якщо автомобіль близько. У цьому жесті закладено певний автоматизм зворотного зв'язку, тобто водій, який систематично займається візництвом чи з комерційною метою, чи з метою познайомитися з жінкою, негайно відреагує

на підняту руку, обов'язково зупиниться і запитає, куди потрібно підвезти. Але це зовсім не означає, що прохання буде виконано. І ще один момент: якщо перехожий хоче, щоб його підвезли, то необхідно зупинити машину там, де це дозволяють знаки дорожнього руху, тобто там, де немає знака «Зупинка заборонена», або на допустимій відстані від позначеної зупинки громадського транспорту, і, звичайно, якщо це не робиться поблизу перехрестя. Буває, що просять зупинитися на пішохідному переході. Важко розраховувати, що водій стане порушувати Правила дорожнього руху заради невеликого заробітку, який є значно меншим від суми штрафу, що в цьому випадку може бути накладений.

У потоці перехожих особливо помітні люди в міліцейській формі. Пішоходи і водії вправі очікувати від них зразкової поведінки. Якщо міліціонер ігнорує Правила дорожнього руху і, користуючись своєю формою, вважає за можливе переходити вулицю в неналежному місці або на заборонний сигнал світлофора, то він заслуговує серйозного осуду. До речі, така зневага не відповідає вимогам інструкцій Міністерства внутрішніх справ.



Запитання і завдання для самоконтролю

1. Назвіть основні вимоги до культури дорожнього руху пішоходів.
2. До чого призводить порушення ПДР пішоходами?
3. Навіщо водіям знати розміщення дорожніх знаків на своїх маршрутах?
4. У чому полягає культура подолання пішохідного переходу?
5. Навіщо пішоходам знати можливості автотранспортних засобів?
6. Які причини нехтування ПДР пішоходами?
7. У чому полягає культура дорожнього руху пішохода з коляскою (тачкою), а також із собакою?
8. Як потрібно переходити нерегульоване перехрестя?
9. Які правила руху пішоходів по тротуару ви знаєте?



КУЛЬТУРА РУХУ ВЕЛОСИПЕДИСТІВ І ВОДИЇВ МОПЕДІВ

Автомобіль є прекрасним транспортним засобом. Проте його експлуатація в містах має певні межі. Справа в тому, що велика кількість автомобілів призводить до їх насиченості, а отже, зменшує швидкість пересування. Коли середня швидкість руху автомобілів знижується до 20—25 км/год, тоді більш доцільним стає використання велосипедів і мопедів.

Ці транспортні засоби надзвичайно вигідні в експлуатації, тому що витрати на їх утримання дуже малі. Крім того, за розмірами вони значно менші від автомашини, маневрені, легко проходять між автомобільними рядами, не бояться дорожніх пробок. Завдяки цьому вони швидше за автомобілі проходять своїми маршрутами в містах. Багато водіїв, перебуваючи в заторі, із заздністю спостерігають за велосипедистами і розуміють, що іноді їх просто не наздогнати.

На жаль, у нашій країні велосипеди не дуже поширені, і не тому, що вони не престижні, а через те, що їх рух погано організований, оскільки немає велосипедних доріжок. Крім того,

вітчизняна промисловість виготовляє недостатню кількість велосипедів і мопедів» Що стосується імпортного виробництва, то вартість їх висока порівняно з купівельною спроможністю населення.

А тимчасом популярність велосипедів зростає. Прикладом цього є не тільки збільшення велосипедистів на вулицях, а й організація підрозділів велосипедної міліції, що має добру мобільність і незамінна для підтримки правопорядку в зонах, де автомобільний рух заборонено, або там, де за умовами місцевості він просто неможливий.

Поїздка на велосипеді і мопеді потребує не тільки певних навичок, а й витривалості. Адже люди, що користуються цими транспортними засобами, не захищені від непогоди. Не будемо брати до уваги такі крайні ситуації, як дощ, сніг, сильний вітер. Навіть тепла погода сприяє перевтомі. Крім того, доводиться переборювати підйоми. В автомобілі все це є непомітним.

Крім того, поїздка на велосипеді або мопеді пов'язана із психологічним навантаженням, адже треба дбати і про себе, і про транспортний засіб. Тому питання про культуру руху велосипедистів і водіїв мопедів стає особливо актуальним, адже це підвищує гарантію їх безпеки в умовах інтенсивного дорожнього руху. Груба, необережна їзда, нехтування Правилами дорожнього руху може викликати відповідну реакцію з боку водіїв автомашин, у яких значно більші можливості маневрувати.

Тому важливим завданням велосипедистів і водіїв мопедів є коректна їзда, що не викликає роздратування з боку водіїв автотранспорту. Інакше звучатимуть поради, зауваження, що призведе до знервованості. Це поганий союзник у поїздки на транспортному засобі, де за допомогою швидкості потрібно утримувати рівновагу.

У Правилах дорожнього руху велосипедистам і водіям мопедів присвячено цілий розділ, де наведено основні вимоги. Усього не перелічити, і тому багато що залежить від внутрішньої культури, на основі якої кожен визначить свою лінію поведінки, виходячи з доброзичливого ставлення до інших учасників дорожнього руху, насамперед пішоходів, яким ці легкі транспортні засоби можуть нанести істотних травм, особливо дітям і старим. Водночас велосипедисти і водії мопедів можуть бути серйозно

травмовані автомобілями, і не тільки вантажними чи автобусами, а й легковими.

Перед трієм як почати рух на велосипеді або мопеді, водій повинен чітко уявити собі маршрут пересування, що являє собою комбінацію автомагістралей і велосипедних доріжок. По шляху, мабуть, доведеться проїхати кілька складних перехресть. Можливо, буде кілька варіантів маршрутів, із яких треба вибрати найбільш підходящий. При цьому можуть бути різні порівняльні параметри. Один вибирає найкоротший шлях, другий — найспокійніший, третій — такий, що проходить по зеленій зоні, четвертий — із найменшою кількістю підйомів. У цьому виборі багато залежить від сили велосипедиста, його витривалості і часу, в який треба вкласти.

Підготовка до поїздки передбачає екіпірування водія. Так, у жаркий час на подовжених маршрутах велосипедистам необхідно мати флягу з водою, що допоможе не допустити перегрівання.

Багато хто, як влітку, так і взимку, їздить в окулярах. Улітку повинні бути затемнені окуляри, взимку — окуляри з просяненою оптикою. Це захищає очі від пилу, бризок, снігу — усього того, що змушує примружувати очі і тим самим ускладнює огляд. Безумовно, варто утриматися від поїздки у сніг і оже-



ледь. Проте це не всіх зупиняє. У сільській місцевості просто немає можливості вибрати транспорт, а в місті усі сподіваються, що сніг і лід будуть швидко прибрані.

У тих, хто їздить на велосипеді або мопеді, щодня виробляється психологічна усталеність, зумовлена внутрішньою потребою рухатися і таким чином відчувати швидкість, насолоджуючись керуванням і доводячи самому собі перевагу перед автомобілями цього простого транспортного засобу. Тобто у велосипедистів і водіїв мопедів виробляється певний рефлекс, і погасити його буває зовсім непросто. Серед завзятих велосипедистів є багато власників автомобілів, і вони залюбки чергують поїздки на велосипеді з поїздкою в автомобілі.

Погляньмо на європейські автобани. У теплу пору року можна побачити багато легкових автомобілів, які рухаються у бік, протилежний великим містам. На цих машинах, на спеціальних підставках, закріплено кілька велосипедів, їх може бути 4—5. Це свідчить про те, що частину маршруту буде пройдено на велосипеді, і це дасть можливість активно відпочити.

Важко їздити в тумані. Справа не тільки в тому, що погіршується видимість: у тумані важко дихати. Добре відомі ранкові тумани, що заповнюють низини. Вони швидко розсіюються, і, можливо, варто їх перечекати.

Дороги розцяцьковано рекламними щитами, що встановлені на узбіччях. Це різноколірні плакати, що подають різнопланову інформацію в значному обсязі. Таку рекламу неможливо не побачити, а помітивши, не прочитати. Ці миттєві відволікання є дуже важливими, особлив[^]тоді, коли велосипедист (водій мопеда) рухається узбіччям автомагістралі. Не дуже серйозно може пролунати рекомендація для водіїв таких транспортних засобів: засвоїти динамічне читання, тобто скорочитання. А тимчасом володіти цією методикою повинні усі без винятку.

Під час їзди варто утриматися і від куріння, і від споживання їжі, тому що ці дії відволікають водія, і, як мінімум, він може втратити рівновагу. Рідко можна побачити, як велосипедист пішки перетинає перехрестя або переповнену вулицю. Усі намагаються їхати, часом на високій швидкості, створюючи незручності й небезпечні ситуації і собі, і водіям автотранспорту. При цьому, аналогічно пішоходам, вони не керуються світлофором, якщо доводиться перетинати регульоване перехрестя.

Затори їм не страшні. Велосипедисти і водії мопедів спритно лавірують між автотранспортом, демонструючи перевагу своїх можливостей перед нервуючими водіями авто. Таке лавірування збільшує щільність%атору.

Простіше виконати вимоги Правил дорожнього руху і пішки перевести велосипед через вулицю, користуючись пішохідними переходами і тротуарами. Дехто так і робить, для кого психологічно байдуже їхати чи йти. Але для переважної більшості велосипедистів і водіїв мопедів їзда межує із задоволенням, тоді як ходьба — звичайна необхідність, для якої техніка не потрібна. Сама ж техніка є елементом деякого престижу. Велосипед, а тим більше мопед, для будь-кого є предметом гордості і становить частину його іміджу. Для дитини — це, мабуть, перша в його житті дорога річ, що дає змогу почувати себе маленьким хазяїном, тим більше, що багато однолітків цього не мають. Для людей у віці — це спосіб продемонструвати своє здоров'я, витривалість і тим самим відсунути старість. Зважаючи на це, будь-який велосипедист і водій мопеда можуть пишатися собою і навіть демонструвати деяку перевагу.

Проте у дітей і підлітків ця перевага може набирати форми безшабашності, ігнорування елементарної техніки безпеки, вияву суперництва з автомобілями у швидкості й маневрі. Це

підтверджується непідкупною статистикою. Велосипедисти середнього і літнього віку — статечні й розумні, їдуть зосереджено, уникають ризиків, обережно поглядають навколо і не змагаються навіть із транспортними засобами свого класу.

Їзда дітей на велосипедах має одну особливість: вони часто їдуть стоячи. Іноді це наслідок того, що терпнуть ноги, іноді — із метою сильнішого тиску на педалі. У такій позі вже в перший момент втрачається рівновага, відновити яку доводиться різким поворотом керма вбік. Це непростий маневр, якщо поряд рухаються автомобілі. А якщо автомобілі стоять і необхідно між ними протиснутись, то можна зачепити автомобіль і пошкодити його лакофарбове покриття, відновлення якого потребує коштів, що їх вимагатимуть у винуватця.

Багато велосипедистів і водіїв мопедів вважають, що Правила дорожнього руху зрівнюють їх з автомобілістами, і якщо вони додержують цих Правил, то можуть рухатися аналогічно. Проте це зовсім не так, хоча б тому, що автомобілі можуть рухатися всередині потоку, а велосипедисти і водії мопедів — тільки в крайньому правому ряду. Це зумовлено тим, що в ситуації, близькій до критичної, такий водій може перебраться на тротуар, де він буде в значно більшій безпеці. Якщо ПІ водій мопеда або велосипедист рухаються між автомобілями, які в усьому мають перевагу, то ризик аварії стає досить великим.

Правила дорожнього руху /дозволяють велосипедистам рухатись по узбіччю. При цьому необхідно пам'ятати про те, що на узбіччі пересуваються пішоходи» Тому їздити треба повільно й обережно. Особливо уважним треба бути на спусках, тому що зниження швидкості до певної межі призводить до втрати рівноваги. А от що стосується крутих підйомів, то їх краще долати пішки. Те саме можна сказати про рух у тунелях, де, як правило, не обладнуються велосипедні доріжки.

На велосипедах слабка фара. Велосипедист погано бачить дорогу, йому важко швидко їздити. Його також не завжди добре бачать водії автомобілів. Добре, якщо велосипед, аналогічно мопеду, обладнано дзеркалом заднього обзору. Це дає змогу велосипедистові краще контролювати дорожню ситуацію і вчасно приймати рішення.

Іноді доводиться стикатися з хуліганством велосипедистів і водіїв мопедів. Це, насамперед, швидка їзда по тротуарах із ве-

реском, лементом, що серйозно лякає пішоходів. Інший приклад — їзда по сходах.

Особливо варто звернути увагу на перетинання залізничної колії, де, як відомо, високі вимоги з техніки безпеки. Тут потрібно бути гранично уважним. Найкраще йти пішки і по тротуару, якщо такий є на залізничному переїзді.

Дехто використовує велосипеди і мопеди для перевезення вантажів. І це цілком нормально. Правила дорожнього руху не обмежують ваги того, що перевозиться. Це повинен визначати сам водій, враховуючи габарити вантажу та оптимальну швидкість руху велосипеда чи мопеда. У сільській місцевості ми часто спостерігаємо, що велосипед використовують як тачку. Під час перевезення вантажу на велосипеді закріплювати його краще спереду, а не позаду, що дає можливість весь час контролювати кріплення.

І останнє питання про велосипеди — їх паркування. Нині спеціалізованих місць для паркування велосипедів, де є гнізда для вертикального зберігання, дуже мало. Тому деякі велосипедисти як опору використовують стовпи, дерева (чим завдають їм шкоди, оскільки псують кору), а також бордюри. Бордюр як опора є малоприматним, тому що велосипед хиткий, його падіння небезпечне, а поряд рухаються автомобілі, пішоходи.

За кермом мопедів і мотоциклів звичайно сидять молоді, сміливі й відважні водії, що люблять швидку їзду, азарт. Іноді до цього підштовхують їхні подруги, які вважають, що відчуття швидкості й почуття небезпеки збуджують і зближують їх. Коли позаду сидить ланка — поїздка набуває хвацькості.



Незважаючи на невелику потужність, мопеди на міських магістралях, в умовах обмежених можливостей руху автотранспорту, можуть випереджати його. Програючи у швидкості, вони виграють у маневреності. Мопеди вільніші в проходженні, особливо в заторах транспорту, тому що деяку відстань водії можуть їх вести по тротуару. Для водіїв мопедів характерним є те, що вони часом почувують себе так само вільно, як і пішоходи, і тому легко вклинюються і в автомобільний, і в пішохідний потік. Особливо помітна поява мопедів у момент зупинки транспорту перед заборонним сигналом світлофора, їх поява завжди несподівана, а маневр серед автомобілів лякає водіїв. Крім того, вихлопи мопедів досить відчутні в екологічному плані.

Для управління мопедом не потрібно прав водія, він експлуатується без номерних знаків, і це додає безвідповідальності його водію. Небезпека полягає не тільки в тому, що мопед може наїхати на людину, що є реальним. Водії автомашин, які поряд рухаються, почувують певну напруженість і намагаються не налякати водія мопеда. Наприклад, обгін роблять якомога далі, щоб не зачепити мопед, який вперто змагається у швидкості з автомобілем.

Швидкість пересування — одна з позитивних якостей мопеда. Ця якість легко варіюється. їздити на мопеді треба з такою швидкістю, щоб завжди можна було поїхати дещо швидше, що дає можливість маневрувати вперед. Уміння виконати такий маневр характеризує водія мопеда з кращого боку. Дещо інакше потрібно поводитися на спусках, де слід витримувати великі інтервали за рахунок безупинного гальмування. Це варто назвати «маневром назад» на відміну від згаданого маневру вперед.

Іноді, коли мопед зривається з місця, заднє колесо, що є основним, може прослизати, і тоді мопед може завалитися набік. У більшості випадків водії швидко виправляють ситуацію, проте деяке вихляння мопеда пов'язане з ризиком, оскільки пасажир може не втриматися і впасти.

Певну небезпеку для мопедів створює мокра погода, коли дорога стає слизькою і бічний занос може призвести до втрати рівноваги. Те саме можна сказати і про сніг, ожеледь. У таку погоду мопедів на вулицях практично немає, чого не можна ска-

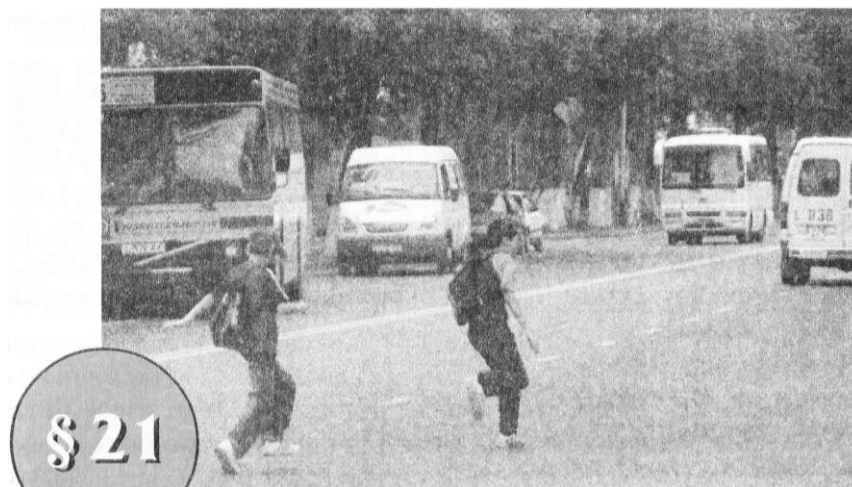
зати про велосипедистів, для яких поїздка має не тільки транспортний, а й спортивний характер.

У велосипедів і мопедів є майбутнє, особливо у перших. Вони є кращими з екологічного погляду, майже не мають експлуатаційних витрат. Ці транспортні засоби не бояться бездоріжжя. Звичайно, їздити на них не так престижно і не так зручно, як в автомобілі. Проте з розвитком національної культури на них звертатимуть дедалі більше уваги. І це зумовить зростання їх популярності. А отже, зросте і культура руху велосипедистів і водіїв мопедів.



Запитання і завдання для самоконтролю

1. Які основні вимоги до культури руху велосипедистів і водіїв мопедів?
2. З яким психологічними навантаженнями пов'язані поїздки на велосипеді та мопеді?
3. Перелічіть чинники коректної їзди.
4. У чому полягають переваги й недоліки їзди на велосипедах і мопедах?
5. Чим відрізняється дорожня їзда велосипедистів і водіїв мопедів від автомобілістів?
6. Яких Правил руху мають додержувати велосипедисти і водії мопедів у складних дорожніх умовах?
7. Які порушення техніки безпеки допускають велосипедисти-підлітки?
8. Як використовуються велосипеди і мопеди для перевезення вантажів?
9. Яких помилок припускаються під час паркування велосипедів?



ВИХОВАННЯ В ДІТЕЙ КУЛЬТУРИ ДОРОЖНЬОЇ О РУХУ

Прикро констатувати, що дитячий дорожній травматизм останнім часом має тенденцію до зростання. Частково це можна пояснити тим, що авторух стає більш інтенсивним, що іноді деякі водії перебувають у стані алкогольного і наркотичного сп'яніння. Та проблема дитячого травматизму має і зворотний бік: водії не завжди встигають вчасно запобігти дорожньо-транспортній пригоді і вберегти дитину.

Якщо переглянути протоколи пригод, пов'язаних із наїздом транспорту на дітей, то в поясненнях водіїв завжди говориться про раптову появу дитини на проїжджій частині вулиці в той момент, коли вже нічому не можна було запобігти. Раптовість появи дитини на проїжджій частині і становить принципову відмінність від дорослого пішохода, який є більш обачним.

Дорослий пішохід обережний, іноді неквапливий, має свій і чужий життєвий досвід, який підказує, яку небезпеку для всього живого має рухомий транспорт, навіть у тому випадку, якщо його габарити дуже малі (мопед, мотоцикл). Нормальний пішохід вважає за краще пропустити не тільки автомобілі,

пішоходи також потрапляють у дорожньо-транспортну пригоду, але більшою мірою з вини водіїв» Можливою є поява й обережного пішохода на проїжджій частині, до цього призводить показна хоробрість і деяке презирство до автомобілів як до чужої власності.

Інша справа — дитина, яка рухається весь час імпульсивно, цілком зосереджена в собі.

Відомо, що ДАІ разом зі школою організовує заняття з [Правил дорожнього руху для школярів, чудово проведеною місцевості з явно вираженим ігровим елементом. Діти із задоволенням виконують обов'язки регулювальників вуличного руху. На заняттях усе добре, задоволені і вчителі й інструктори ДАІ. Та в житті все буває навпаки, і ті, хто на з Правил дорожнього руху мав високу оцінку, за ме порушують і навіть, буває, потрапляють у дорожню пригоду.

Чому так трапляється?! Справа в тому, що під шкільне виховання діти потрапляють у віці 6—7 років. Якщо першокласників проводжають у школу, а потім зустрічають — це оберегає від проблем на проїжджій частині. Приблизно 37 2—3-му класі в дітей починають формувати основи дорожньої культури

Правил дорожнього руху і вихованням навичок пона вулиці. Безумовно, це правильний підхід, однак запізнілий. Справа в тому, що в 2—8-му класі варто і не вихованням дітей у цьому напрямі, а їхнім і Адже із самого раннього віку їхні батьки особистим прикладом учили переходити вулицю і пішохідним переходом, і ливо ставитися до червоного сигналу світлофора, перетинати вулицю навскоси. Можливо, у них завмирало сердечко, коли мама чи бабуся штовхали перед собою дитячу коляску прямо під колеса автомобіля. А лежачи в колясці, вони чули, як і якими словами батьки сварили водіїв. Хіба на основі такого виховання діти могли зрозуміти, що, порушивши Правила і ступивши на бруківку, вони піддають себе серйозній небезпеці, що за частку секунди можна стати інвалідом або потрапити в лікарню на тривале лікування?!

Неможливо заперечити роль виховання, однак його треба починати «з чистого аркуша», тобто до становлення дорожньої

культури дітей потрібно перевиховати. Тут одна мета, але методи дещо різні.

Відповідно до схеми Е. Еріксона дитина в своєму розвитку проходить кілька етапів:

1. Перший рік життя — довіра (недовіра). У цей період дитина навчається сприймати навколишнє оточення без якогось аналізу того, що відбувається. Перебуваючи поруч із дорослим і під його повною опікою, дитина сприймає як необхідність перетинання вулиці, лавірування серед автомобілів. У цей період вона нездатна оцінити загрозу збоку дорожнього руху.

2. Другий—третій роки життя. З'являються навички самостійності і самоконтролю. Це виражається в тому, що дитина бажає ходити самостійно, не тримаючись за руку дорослого. Також їй хочеться самостійно перетнути вулицю, ближче підійти до автомобіля з працюючим двигуном, спробувати заглянути всередину. Почуття контролю за небезпекою ще тільки формується. Автомобіль, що її возить, уявляється тільки другом, і дитина поки що не розуміє, що цей друг може бути небезпечним.

3. Четвертий—п'ятий роки життя. Зростає прагнення до самостійності, дедалі більше виявляється ініціатива. Частішають капризи як відповідна реакція на вимоги дорослих. Починає виявлятися всюдозволеність, в основі якої лежить досвід дорослих, яку дитина пізнала ще на першому—третьому роках життя. Щодо можливості потрапляння в дорожньо-транспортну пригоду — це досить небезпечний вік. Має бути посилений контроль дорослих, заборони і поради яких мало допомагають. Потрібно вдаватися до силових прийомів, наприклад тримати дитину за руку, шльопнути її. Це викликає в неї протест, тому що в ранньому дитинстві вона одержала урок можливості переходу вулиці на заборонний сигнал світлофора, або вона знає, що це можна зробити і поза пішохідним переходом. Підсвідомо дитина шукає відповідей на ці суперечності і вважає поведінку дорослих дріб'язковою опікою, перебуває у фазі сумнівів щодо того, як треба поводитися на вулиці.

4. Шостий—одинадцятий роки. Прагнення дитини до пізнання самої себе і навколишнього світу. Намагаючись ре-

§21. Виховання в дітей культури дорожнього руху

алізувати здобуті раніше знання, значна частина яких була закладена близькими, наслідуючи їх, дитина старається чинити аналогічно. Проте почуття небезпеки ще не повністю сформовано, немає належної реакції на зовнішні подразники, зате з'являється почуття самостійності. Ця самостійність може призвести до дорожньо-транспортної пригоди. До початку цього періоду особистість дитини є цілком сформованою, у цьому виявляється велика роль батьків, від поведінки яких багато чого залежить. Якщо батько, не соромлячись, показує приклад зневажливого ставлення до Правил дорожнього руху, то дитина згодом буде поводитись аналогічно.

За статистикою ДАІ, у цій віковій групі найвищий дитячий дорожній травматизм. У цьому обвинувачують усіх — школу, водіїв, ДАІ, місцеву владу. А насправді винними є тільки батьки, які відклали на кілька років виховання в своїх дітей дорожньої культури і не врахували ранній дитячий вік, коли в дитини закладаються основи загальної поведінки. Недооцінка батьками своїх дітей у колясці й вільне поводження в їхній присутності можуть обернутися згодом негараздами в характері та в поведінці. Не є винятком і дорожній рух. Необачні батьківські дії і вчинки в присутності дитини відображаються в її свідомості як правомірні. Щоб стерти таку інформацію, потрібні роки і серйозні педагогічні зусилля.

Емоції та їх формування — необхідна умова розвитку особистості. Якщо батько, прогулюючись із маленькою дитиною, пору-



шує Правила дорожнього руху — це тільки факт. А якщо це супроводжується грубими висловлюваннями на адресу водіїв про їжджаючих мимо автомашин — це прояв емоцій, що безслідно не пройдуть для маляти. Воно ще не спроможне оцінити факт, але емоція, як позитивна, так і негативна, йому передається, і через цю емоцію дитя сприймає світ, у якому рухаються машини і пішоходи. Емоції дитини узагальнюються, на їх основі розвивається передбачення. В результаті діти часто швидше за дорослих орієнтуються в дорожній ситуації і на основі запозиченого в дорослих лексикону виражають свої думки про поведінку водіїв.

Дехто з батьків-вихователів має посвідчення на право водіння автомобіля, Вони повинні бути б розуміти, як виховати в дитини поважливе ставлення до Правил дорожнього руху.

У світі маленької людини повинні бути закладені стійкі уявлення про поведінку на вулиці і про елементарну техніку безпеки. А це може бути зроблено тільки на основі спочатку неосмисленого, потім цілком усвідомлюваного додержання Правил дорожнього руху пішоходами. Інакше дитина не зможе згодом правильно оцінювати свою поведінку в засвоєному просторі.

Психологія і педагогіка стверджують, що до 5 років дитина сформувалася як особистість. Їй знайомі почуття і можливість впливу. Отже, до цього віку повинні бути закладені в дитини основи культури дорожнього руху.

Розвиток дитини пов'язаний із соціальним середовищем, а це широке поняття. У соціальному середовищі авторух і пішоходи посідають істотне місце. Їх взаємодія — це чинник національної культури. Від неї залежить система навчання і виховання дітей. Поза соціальним середовищем дитина не стане повноцінною особистістю.

Розвиток дитини і навчання нерозривно пов'язані. Навчання повинно бути орієнтоване на зону найближчого розвитку. Такою зоною для дитини стануть її пішохідні можливості, які будуть реалізовані в 5—7 років, коли вона одержить право самостійно, без опіки дорослих, пересуватися по вулиці.

Сьогодні більшість дітей дошкільного віку виховуються в сім'ях, лише деякі відвідують дитячі сади. Головні вихователі — мама, бабуся. Молодість бабусь припала на ті часи, коли машин на вулицях було не так багато, менше було страху із порушенням Правил дорожнього руху. Тому бабуся погано вчить малень-

кого пішохода культури руху. Мама — краще, але її виховувала та сама бабуся. Ті діти, які відвідують дитячі садки, потрапили туди у віці 3—4 років, і до цього часу вже були обізнані з негативним досвідом дорослих про правила поведження на вулиці.

Недоліки сімейного виховання можна перебороти до 3 років, коли настає криза, пов'язана із переходом через межу раннього і дошкільного дитинства. У цей час дитина, віддаляючись від дорослих, переглядає систему свого пізнання, відбувається зростання її самостійності та активності. Саме у віці 3—3,5 року, і не пізніше, варто починати ознайомлення дитини з основами культури руху пішоходів та автомобілістів і проводити його трьома етапами:

1-й етап. Від 2—3 місяців до 3 років. У цей час, гуляючи з дитиною, дорослим варто ретельно додержувати Правил дорожнього руху і ні за яких обставин не висловлюватися грубо або критично з приводу дорожніх ситуацій. Навпаки, треба наголосувати на правильності своїх /дій на вулиці, якщо в них бере участь дитина.

2-й етап. Від 3 до 6 років. Дорожня культура має виховуватись за допомогою ігрових елементів. Це діяльність, у якій діти беруть на себе роль дорослих (старий, жінка з коляскою, сліпий та інші). Відповідні образи — пішохід, водій мотоцикла та іншого транспортного засобу, регулювальник дорожнього руху.

3-й етап. Починається з 6 років. Полягає в навчанні, у процесі якого необхідно використовувати мимовільну пам'ять, що



(^2o)-

Розділ III

згодом дасть можливість виробити певний автоматизм у додержанні Правил дорожнього руху. Заняття мають бути цікавими і короткими. Ніяких негативних оцінок не повинно бути, тому що вони зумовлюють пасивність.

Прощаючись із дитинством, дитина повинна бути впевненою в собі. Ця впевненість має складатися з багатьох чинників, у тому числі — й культури руху сучасною вулицею.



Запитання і завдання для самоконтролю

1. У чому полягають труднощі виховання в школярів культури дорожнього руху?
2. Які особливості сприйняття дорожнього руху дитиною на першому етапі її розвитку?
3. Чим характеризується другий етап розвитку дитини?
4. Якою є поведінка дитини на вулиці на третьому етапі розвитку?
5. Які особливості сприйняття дорожнього руху дитиною на четвертому етапі розвитку?
6. Які етапи ознайомлення дитини з культурою дорожнього руху ви знаєте?
7. Як компенсувати недоліки сімейного виховання?



КУЛЬТУРА ВОДІННЯ АВТОБУСА

Останнім часом автобус став основним громадським транспортом, що перевозить основну масу пасажирів. Дедалі більше на вулицях наших міст з'являється подовжених автобусів, управляти якими непросто, а особливо в умовах зростаючої інтенсивності дорожнього руху, де багато дорогих автомобілів, зіткнення з якими загрожує серйозними матеріальними втратами. Зважаючи на це, культура водіння автобуса набирає особливої гостроти, а зневажливе ставлення до проблем культури водіння — істотний чинник, який зумовлює дорожньо-транспортні пригоди.

Відомо, що за останні роки кількість транспортних пригод з участю автобусів істотно збільшились, що призвело до загибелі кількох сотень людей тільки в минулому році. У міліцейських протоколах причинами дорожньо-транспортних пригод фіксуються тільки конкретні порушення Правил дорожнього руху. Це перевищення швидкості, обгін, виїзд на смугу зустрічного руху тощо. На сучасному етапі такого аналізу недостатньо. Необхідно враховувати глибші причини, які призвели водія автобуса до порушення Правил. Такі причини приховуються не стільки в обставинах, скільки в особистих характеристиках са-

моих водіїв. Щоб конкретно розібратися в цих причинах, необхідний комплексний підхід, що спирається на культуру водіння, спектр питань якої достатньо великий і яка є ментальною основою додержання Правил дорожнього руху і логіки переміщення в складних умовах сучасного міста або швидкісної автомагістралі.

Насамперед необхідно згадати про підбір водіїв автобусів. Для цього вимагається пройти курс нетривалого навчання і скласти іспити в основному з техніки водіння. Що стосується психофізіологічної підготовки, то на неї відводиться всього три години. Ніякого навчання культури водіння не проводиться.

Досі прийнято вважати, що психічний стан водія оцінюють медичні комісії. Справді, оцінюють, але ця оцінка є формальною. Тимчасом як під час водіння автобуса психіка водія зазнає серйозних випробувань, і зовсім не кожному вдається не розгубитися в складній дорожній ситуації. Звідси в офіційних документах і з'являється висновок: водій не справився з управлінням.

Важливою емоційною характеристикою водія автобуса є стурбованість. Це відчуття властиве всім без винятку водіям, але різною мірою. Адже автобус — це транспортний засіб, завдовжки 10 м і більше, що рухається зі швидкістю до 80 км/год, у салоні якого налічується до сотні пасажирів. Чим важча машина, чим більша швидкість руху — тим більша і стурбованість водія. Дуже часто стурбованість переходить у страх. Причиною страху може бути і виникнення несподіваних перешкод, і можливість відмови гальм, і пошкодження гумових шин (особливо передніх), і погодні умови, і ризик відмови в роботі деталей і вузлів, і стан пасажирів внаслідок несподіваних і сильних змін у параметрах руху автобуса. Стурбованість, що переростає в страх, водій може також відчувати внаслідок порушення графіка руху, що призводить до позбавлення премії або звільнення з роботи.

Стурбованість, тим більше страх, призводить до психічного напруження, що, у свою чергу, спричиняє, щонайменше, дратівливість, більшою мірою — розгубленість. Звідси недалеко і до дорожньо-транспортної пригоди. Молодого водія страх часто паралізує, досвідченого — найімовірніше робить більш активним та енергійним.

Додержання Правил дорожнього руху для водія автобуса є вкрай необхідним. Інакше він створить навколо себе обстановку вседозволеності, що нерідко призводить до прояву «стадно-

го» почуття, і тоді порушення Правил руху стають масовими. У такій ситуації не кожному водієві вдається створити безпечні умови руху для свого автобуса і машин партнерів.

На жаль, сьогодні водії автобусів не вирізняються належною дисциплінованістю» Найбільш типові їх порушення такі:

- > посадка-висадка пасажирів коли автобус перебуває в лівому ряду;
- > посадка-висадка пасажирів у зоні перехрестя;
посадка-висадка пасажирів без заїзду в «кишеню» тротуару.

Усе це може призводити до травмування людей, трапляються й випадки загибелі.

Дуже часто автобуси рухаються лівим рядом (коли правий вільний), є випадки перевищення швидкості; перешиковування з ряду в ряд без урахування створюваних ризиків для партнерів по дорожньому руху.

Причиною того, що водії автобусів відчують себе привільно, є та обставина, що паралельно з водінням вони займаються фінансовими розрахунками з пасажирами. Відомо, що гроші володіють величезною енергетичною силою. Маючи гроші, навіть чужі, людина відчуває свою силу, і це звужує діапазон його дозволених дій. Тому наявність кондуктора в автобусах є обов'язковою. Якщо ж місткість автобуса невелика, і робота в ньому кондуктора є економічно недоцільною, тоді слід установлювати скануючі пристрої для кредитних або спеціальних карток для оплати проїзду в громадському транспорті. Такі картки повинні з'явитися найближчими часом у ряді регіонів.

Стиль і манера водіння автобуса дещо відрізняються від водіння легкових автомобілів, які є більш маневрені і займають значно меншу площу на дорожньому полотні. Звичайно, розміри автобуса і його потужність свідчать про нерівність в автомобільному потоці, де неправильні або зухвалі маневри автобуса можуть призвести до блокування всього дорожнього руху. Що стосується стилю водіння, то його слід охарактеризувати як особливо гнучкий. Оскільки в салоні автобуса є пасажирів, то несподіване гальмування або різкий поворот керма можуть призвести до травмування людей, які стоять. Водій автобуса повинен уміти дуже швидко орієнтуватися в дорожній ситуації і забезпечувати рівномірний рух свого транспортного засобу суворо по прямій.

Що стосується манери водіння автобуса, то для цієї транспортної групи повинна бути характерною повільна їзда, хоча б з міркувань комфорту для пасажирів. Безумовно, допускається також і швидка їзда, але тільки в тому разі, якщо всі пасажир сидять в кріслах. Повільний рух автобуса кращий і з погляду техніки безпеки, яку складно забезпечити на високих швидкостях.

Стиль і манера водіння конкретного водія автобуса, безумовно, мають своєрідне емоційне забарвлення, що зумовлюється якостями особи. Водій автобуса не повинен характеризуватися упертим намаганням просунути вперед способом ризикованого обгону, недодержанням інтервалів руху, недобррозичливим ставленням до партнерів по дорожньому руху. У кожному маневрі водія автобуса повинні виражатися коректність і відповідність дорожнім знакам і розмітці. Красива манера водіння автобуса характеризується зовнішнім спокоєм водія, який не дозволяє собі жестикулювати, апелювати до пасажирів, обговорювати з ними манеру і стиль водіння інших. Він також не дозволяє собі за кермом розслабитися, сміятися, знімати руки з рульового колеса, їсти під час руху, тобто категорично не допускає нічого такого, що може відвернути його увагу.

Слід згадати і про куріння за кермом автобуса. Усім відомо, наскільки шкідливою є ця звичка, що може спричинити серйозні захворювання. Водночас куріння негативно впливає на зір і на реакцію. Крім того, кашель, який часто супроводжує куріння, може призвести до секундної затримки сприйняття дороги, а цього достатньо, для дорожньо-транспортної пригоди. Тютюновий дим у салоні автобуса дратує пасажирів.

У таблиці 4 подано типи характерів, які є переважними для водіїв автобуса.

Водії автобусів, як на міських, так і на заміських маршрутах, за деяким винятком, працюють в умовах емоційного напруження, що призводить до швидкої перевтоми. У результаті з'являється млявість, відбувається гальмування психофізіологічних реакцій, що може посилюватися під впливом поведінки партнерів і порушення ними Правил. Щоб не втратити контролю над собою, багато хто слухає музику. Безумовно, мажорна музика поліпшує емоційний стан, нудьга і дратівливість відходять на другий план. Проте музика діє нетривалий час, коли водій може обійтися без відпочинку.

Таблиця 4

Тип характеру	Навички	Самореалізація	Оцінка збоку
Логічний	Аналітичні	Порядок	Прискіпливий
Раціональний	Технічні	Дисципліна	Без фантазії
Авторитарний	Фінансові	Ретельність	Дріб'язковий
Розсудливий		Послідовність	Педант
Обачливий			

Характерні риси водія автобуса:

- > гідність, зумовлена тим, що йому доручено благополучно довести до місця призначення і в строк десятки пасажирів;
- > гордість, що йому довірено одноосібно управляти транспортним засобом, вартість якого є достатньо великою;
- > скромність у спілкуванні з пасажирами і врахування їхніх побажань;
- > тактовність, що виключає виникнення ризиків для себе і для інших;
- > приємний зовнішній вигляд;
- > веде автобус спокійно, без метушливості, постійно контролює дорожній рух не тільки попереду, а й з боків і ззаду;
- > морально задоволений роботою;
- > вважає за краще поступитися дорогою іншому транспорту.



Він повинен уміти приглушувати в собі все те, що спричиняє негативний вплив на культуру водія, а саме: зарозумілість, боязкість, лихослів'я, лінощі, нахабство, самовдоволення, грубість, хитрість, заздрість, нерішучість, черствість, підлість, брехливість, сварливість.

Водій автобуса повинен бути надійним, оскільки йому довірено благополучно доставити пасажирів до місця призначення. Щоб виконати це завдання, потрібні не тільки майстерність водіння, а й відповідний психофізіологічний стан, тобто спокійний темперамент. Тому для водіїв автобуса більше підходять сангвініки, ніж холерики чи повільні флегматики. До речі, спокійний темперамент призводить до загострення фізіологічних процесів в організмі. Цим можна пояснити той факт, що у водіїв міських автобусів, порівняно з водіями інших транспортних засобів, найбільший відсоток інсультів та інфарктів, найчастіше виявляються різні больові відчуття.

Надійності водіїв важко навчити. Проте їм необхідно дати принаймні елементарні дані з психогігієни. Таких розділів у навчальних програмах підготовки водіїв поки що немає, та й автошколи не мають відповідних викладачів. Тому кожний водій автобуса повинен самостійно займатися самовихованням і самовдосконаленням, зокрема і в психофізіологічному аспекті.

Подамо деякі рекомендації щодо надійного водіння автобуса:

- > маневруйте чітко і плавно в той момент, коли немає ніяких ризиків для вас і для ваших партнерів по дорожньому руху;
- > строго витримуйте інтервал руху, достатній для плавного гальмування;
- > не експлуатуйте автобус, якщо шкідливі складові у вихлопних газах перевищують норму;
- > перебуваючи в пробці, намагайтесь вимкнути двигун з погляду екологічної безпеки;
- > будьте завжди готовими до несподіваної появи пішоходів на проїжджій частині вулиці;
- > не газуйте сильно, якщо на близькій відстані від вашої вихлопної труби перебуває автомобіль;
- > до обгону вдавайтесь у виняткових випадках;
- > зупиняйте автобус тільки в місцях, де забезпечується безпечна посадка-висадка пасажирів.

ПАРКУВАННЯ

Є спеціальні стоянки для автобусів. Переважно вони розміщені уздовж автотрас. Подібні стоянки є і в містах, де проводиться відстій автобусів. Тимчасом автобуси паркуються і на вулицях міст. Це зрозуміло, якщо вулиця має багаторядний рух. Проте в наших містах, де достатньо вузьких вулиць, автобуси блокують дорожній рух. Нерідко можна побачити автобус, припаркований на тротуарі. У цьому випадку пішоходи відчують незручність. Ось чому одним з елементів культури водія є вміння так припаркувати свій автобус, щоб він нікому не створював ніяких незручностей і щоб не торкався гілок дерев.

Водій автобуса повинен уміти стримувати свою агресивність. Це буває дуже важко в умовах емоційного напруження. Агресивність більшою мірою властива молодим водіям, меншою — водіям середнього і літнього віку, коли з життєвим досвідом приходить власне розуміння, як зберігати спокій і додержувати дорожнього етикету. Невміння вчасно приглушити свою агресивність може призвести до зухвалого водіння, а звідси недалеко і до хамства.

Якщо спека і шум на водія автобуса впливають не так сильно (він може перебувати в ізолюваній кабіні з кондиціонером), то дорожні пробки у нього викликають сильне роздратування, що посилює агресію і може призвести до нахабства. Зухвале просування автобуса вперед, з урахуванням його розмірів і маси, може викликати в інших учасників дорожнього руху глибоке відчуття стурбованості, що граничить зі страхом.

Культура водіння автобуса — це комплексна система, яка об'єднує майстерність водія і психофізіологічні особливості поведінки, що ґрунтується на його моральних якостях. Подолання агресивності, егоїзму і нахабства під час водіння — реальні резерви зменшення дорожньо-транспортних пригод. Усього цього треба навчати, настійно й переконливо. Чим швидше будуть скоректовані навчально-методичні плани, чим швидше будуть внесені до них теми з виховання культури водія, тим вищими будуть результати.

**Запитання і завдання для самоконтролю**

1. Назвіть основні причини потрапляння автобусів у дорожньо-транспортні пригоди.
2. Опишіть емоційні характеристики водіїв автобуса.
3. До чого призводить водія почуття страху?
4. Які найбільш поширені порушення Правил дорожнього руху водіями автобуса?
5. Якими мають бути стиль і манера водіння автобуса?
6. Проаналізуйте власний характер. Чи відповідає він в основному характеру водія автобуса?
7. Якими характерними рисами має володіти водій автобуса?
8. Розкрийте значення поняття «надійність водія».
9. Охарактеризуйте систему підготовки водіїв автобусів. Що, на вашу думку, необхідно ввести до навчальних планів?



§ 23

ВЗАЄМОДОПОМОГА ВОДІЇВ

Водії, у яких трапилися технічні поломки в дорозі, потребують допомоги. їм можна надати технічну допомогу, консультативну. Можливо, автомобіль потрібно відбуксирувати в найближчий автосервіс. Та, крім цього, водії потребують моральної підтримки. Але щоб хоч якось їм допомогти, водії проїжджаючих мимо машин повинні насамперед зупинитись.

Багато автомобілістів зі свого досвіду добре знають, що в разі поломки їхнього автомобіля проїжджаючі мимо машини зупиняються дуже рідко. Можна простояти навіть годину, протягом якої мимо пройде до сотні машин, поки хтось зупиниться і запитає, у чому справа. Ще менше надій в інвалідів. У місті більше надій, що хтось проявить співчуття. Гірше справи на трасі, де психологічне сприйняття швидкості не допускає зупинок. Навряд чи варто очікувати допомоги від молодих людей, які здебільшого є «рульовиками» і мало цікавляться обладнанням автомобілів.

Частіше зупиняються водії вантажних машин, які не бояться важкої брудної роботи, мають великий досвід у ремонтванні

автомобілів. Ці водії добре знають, з якими труднощами і нервуванням пов'язана технічна поломка машини в рейсі.

На ваш сигнал «808» може зупинитись старенька іномарка або «Жигулі». Можете не сумніватися в тому, що перед вами особистість, якій не страшні ніякі технічні труднощі. Такий водій надасть допомогу, а якщо виявиться безпомічним, докладно проконсультує. У контакті з такою людиною власна безпорадність відступає, і перспективи здаються не такими тяжкими.

Перевалену частину парку легкових автомобілів становлять машини передньопривідні та з інжекторними двигунами. Займатися ремонтом, налагодженням, регулюванням вузлів та агрегатів повинні тільки фахівці і переважно в умовах автосервісу. Тому для таких робіт потрібен підйомник. Отже, варто викликати буксирувальника, послуги якого коштують недешево.

Проте зупинка автомобіля може мати і просту технічну причину, наприклад лопнула шина, закінчився бензин, вийшов із ладу акумулятор або стартер, не працює реле зарядки акумулятора. Іноді потрібно терміново замінити бортове освітлення (лампи габаритів, покажчиків поворотів, галогенові лампи в передніх фарах тощо). Це дрібниці, але без них експлуатація машини заборонена.

Звичайно, не всі водії можуть самостійно знайти вихід із ситуації. Навіть заміна колеса не під силу більшості жінок. А ще за кермом бувають інваліди, літні люди. Навряд чи доцільно викликати техслужбу заради заміни реле повороту. Отже, водій несправного автомобіля потребує допомоги і комплексної підтримки, що складається з елементів технічної, консультативної, психологічної підтримки.

Якщо технічну допомогу (за невеликим винятком) можуть надати тільки фахівці, то консультацію і психологічну підтримку — будь-хто, певною мірою обізнаний із обладнанням автомобіля, умовами його експлуатації та ремонту. З погляду культури водіння не так важливим є рівень цієї технічної допомоги, як важливе бажання сторонньої людини проявити співчуття, задавши при цьому просте запитання: «Чим можу допомогти?»

Водій, який зупинився і поцікавився, що трапилось, уже сприяє розв'язуванню проблеми. Але такого потрібно активізувати. При цьому вдаються до таких форм.

А. Підстьобування. Це форма вираження подяки. Визначається за досягнутим ефектом. Тобто людина, яка одержала позитивне емоційне підкріплення, відчувається впевненіше у своєму прагненні допомогти. Зміст підстьобування полягає в тому, щоб той, хто одержує його, відчув і усвідомив значимість самого себе, а це у свою чергу підвищить його енергетику.

Б. Конкретне звертання. У цьому випадку пропонується матеріальна винагорода. Звичайно, це підсилює мотивацію, хоча може впливати й негативно. Тут для водія несправного автомобіля важливо не прорахуватися, тобто треба відчувати, інколи інтуїтивно, можливості іншого водія щодо усунення несправності. І у випадку підстьобування, і у випадку конкретного звертання тією чи іншою мірою спрацьовують чинники мотивації, які повинні бути задіяні відповідно до сформованої ситуації. Ці чинники такі.

1. Середовище як функція погодних умов. Це можуть бути дощ, мороз, сніг, бруд. Працювати в таких умовах досить складно, важко досягти якісних результатів. У цьому випадку йдеться про демотивацію. Адже не просто замінити колесо на запасне у відповідь на вдячну жіночу посмішку. А от ця сама робота в суху теплу погоду буде просто виявом джентльментства.

2. Винагорода. Може бути матеріальною в найрізноманітнішій формі, тобто можна розплатитися грошима, бензином, продуктами чи якимись речами, що є із собою. Можлива і нематеріальна винагорода, що звучить у першу мить як звичайна обіцянка. Вона може бути у вигляді юридичної підтримки, різного роду консультацій, медобслуговування, але все це в майбутньому. (Нині не дуже вірять обіцянкам, крім випадків, коли їх дають віруючі люди. Більшості подобається приказка «Любити й обіцяти нічого не коштує». Однак серйозна людина не стане даремно обіцяти, а пообіцявши, зробить все необхідне, для виконання.)

3. Безпека. Якщо немає впевненості в безпеці виконання роботи, то людина навряд чи зробить максимум можливого. Наприклад, не кожен полізе під машину, якщо її піднято домкратом, адже він хиткий.

4. Самовдосконалення. Це ефективний спосіб особистого саморозвитку як фахівця, тому що розвиток і досвід нероздільні. Будь-яке тренування є корисним.

5. Причетність. Здебільшого водіям подобається відчуття корисності своєї роботи. Причетність до усунення технічної несправності в будь-якому випадку є елементом мотивації, навіть якщо внесок у спільну роботу є невеликим.

6. Інтерес. Багатьом водіям подобається складна робота, яка вимагає майстерності або великої фізичної сили. Особливо цікаво там, де можна внести елемент творчості.

Як чинники мотивації, так і чинники демотивації регулюють зацікавленість добровольців, які зупинилися, щоб допомогти. Отже, основними мотивами є: особистий розвиток, відповідальність, експериментування, новий досвід, володіння кваліфікацією. Для зворотного зв'язку важливими є:

> нові знання та вміння;

почуття причетності (консультування, спільне прийняття рішень). Нові знайомства із людьми іншого кола, що не завжди доступно;

* самовиклик. Зростаюча відповідальність, нові цілі та оригінальні способи їх досягнення.

Випадкові взаємовідносини між водіями, один із яких потребує технічної допомоги, а інший виявляє співчуття і, можливо, здатний надати цю допомогу, є короткочасними, але динамічними. Питання про злагоду розв'язується просто й швидко. Але щоб такої злагоди досягти, потрібні деякі психологічні зусилля постраждало*] сторони. Для цього необхідний реальний погляд на самого себе. Ніхто категорично не зізнається у своїх недоліках, зате всіляко наголошуватиме на своїх можливостях. Тимчасом як найбільш надійний спосіб узнати правду про себе це зворотний зв'язок із тими, хто вас оточує, із власного досвіду кожен водій повинен знати, наскільки ефективна його манера поведінки в конкретній ситуації.

Той, хто потребує технічної допомоги, повинен виявляти певну гнучкість у спілкуванні з волонтером, який зголосився допомогти. Щоб критично оцінити ситуацію, потрібно:

> уважно вислухати, не коментуючи технічній бік справи і не пропонуючи заходів щодо усунення несправності;

- > визнати право на неточності й помилки;
- > виразити радість із приводу взаємодії;
- ^ запропонувати свою фізичну участь.

Така гнучкість зумовлюється відкритістю особистості. Однак показати приклад відвертості повинен власник поламаного автомобіля. Це може виражатись у справедливій характеристиці того, що трапилося, і його наслідків. Розповідь про це не повинна провокувати жалість. Щоб підкріпити відкритість, можна назвати своє ім'я, місце роботи, посаду чи просто вручити візитну картку.

Якщо відкритість водія, якому потрібна допомога, сприймається позитивно іншим водієм, то останній набуває потенційних переваг, а саме:

- ^ береться за діло, викликаючи довіру;
- знімає напруження в постраждалого, встановлює з ним гарні взаємовідносини.

У протилежному разі можуть проявитися потенційні недоліки в того, хто зупинився, щоб допомогти:

- обурення. Наприклад, у зв'язку з неістотною поломкою (заміна колеса);
- внутрішній сумнів у своїй корисності.

Непоганим варіантом у наданні технічної допомоги є такий водій, який, проїжджаючи мимо несправної машини, хоче заробити гроші. Такий має цілий ряд серйозних переваг, а саме: виглядає надійним, уміло працює;



обережний у зобов'язаннях;
підпорядкований переважно власним інтересам.

Проте якщо такий водій не працює з повною віддачею, то викликає недовіру, і якість його роботи повинна бути перевірена в найближчому автосервісі, якщо до нього вдасться добратися. Розглянемо цю ситуацію з дещо інших позицій. Чи можна випадковій людині довірити надання технічної допомоги? Адже важко позбутися:

розуміння недостатності своєї практики в проведенні ремонту;

усвідомлення нездатності часом постояти за себе і довести свою думку;

побоювання ворожості.

Щоб усе це перебороти, потрібно:

а) уникати складності в розмові, викладати питання докладно і послідовно;

б) уникати вияву емоцій. Якщо ви розлютовані, то постарайтеся приховати свої почуття, щоб поганий настрій не передався добровільному помічнику;

в) створити обстановку взаєморозуміння, яка реалізується кількома етапами:

> вдячність. Загляньте в очі й одночасно попросіть допомоги;

фізична взаємодія. Разом підніміть капот або машину домкратом;

> зацікавленість через пропозицію грошей або якихось послуг;

розкривайте свої думки і почуття не соромлячись;

уважно слухайте і не перебивайте;

спрямуйте свою увагу на те, що робить помічник і як, щоб це можна було використати у випадку, якщо така ситуація повториться.

Тільки чоловіки-водії здатні надати технічну допомогу. Рідко можна побачити жінку-слюсаря по ремонту автомобілів. Однак жінки охоче нададуть допомогу тим, наприклад, хто застряв у снігу.

По-різному поведуться чоловіки і жінки, якщо в їхній автомашині виникла технічна поломка. Чоловікам властиве презирство до почуттів. У разі поломки своїх «залізних коней» жінки реагують емоційно. Зате вони більш вдячні чоловікам, які їм

допомогли. Жінки виявляють довірливість, можливо, симпатію, радісно реагують.

Іноді зустрічаються жінки-водії, які не можуть справитися із зовнішнім виявом своєї емоційності. Її вони вважають недоліком і джерелом непевності. Дехто вдається до психометодів, щоб блокувати необдумані думки й дії. Адже жінки вважають себе беззахисними перед чоловіками, які виявили бажання їм допомогти. У чоловіків, як їм здається, холодний і ясний розум, майстерні руки, і вони завжди готові допомогти жінці.

Той чоловік, який хоче допомогти жінці-водію усунути несправність у її машині, повинен знати, що для жінки велике значення мають сумлінність і охайність, і вона зовсім не допускає хитрощів. Тому чоловіча перевага в таких ситуаціях є уявною, хоча знайомство може бути цілком благополучним. Тобто реальністю може стати надія будь-якого нормального чоловіка, який зупинився, щоб щиро допомогти жінці в скрутній ситуації.



Запобігти поломці автомобіля практично неможливо. Як правило, вона трапляється тоді, коли її зовсім не очікують. Це відбувається і зі старими, і з новими автомобілями. Абсолютно надійних марок не існує. Тому необхідно управляти собою в подібних ситуаціях. Ідеться про самопізнання на основі аналізу навичок, досвіду власної і чужої поведінки в подібних ситуаціях. При цьому зовсім немає потреби вміти робити все те, що виконують автослюсарі по ремонту. Але насамперед потрібно мати цілі. Щоб їх досягти, треба розуміти:

- рідко досягаються цілі, в яких немає спільної зацікавленості. Тому добровільного партнера слід зацікавити;
- > реальність досягнення мети оцінюється спільно;
- > потрібний інструмент певного призначення (наприклад, ключ для свічок запалювання);
- * неможливо досягти успіху без наполегливості.

Як уже зазначалось, можна тривалий час простояти на узбіччі з піднятою рукою поряд зі своїм нерухомим автомобілем, поки хтось зупиниться і запропонує допомогу. Усі, хто проїжджає, бачать, у чому тут справа. Така ситуація приводить людину в сум'яття, і вона потребує психологічної допомоги. Її вона повинна надати сама собі.

Той факт, що трапилась поломка, зумовлює переживання. Вони можуть бути слабшими або сильнішими. Проте ніхто з водіїв стосовно самого себе і свого улюбленого авто не залишається байдужим. Глибші переживання властиві жінкам. Серйозне пригнічення відчують літні водії та інваліди, особливо ті, хто не має явних каліцтв. їм найскладніше розраховувати на допомогу, тому що їздять вони, звичайно, на застарілих автомобілях, і усім зрозуміле їх тяжке матеріальне становище. У багатьох з тих, хто проноситься мимо, це викликає подив: «Чому цю машину й досі не викинули на смітник?!».

Уявімо собі ситуацію руху автомобіля по автомагістралі з незначним рухом. Насуваються сутінки, на узбіччі блищить сніг. Рівно гуде двигун, ледь чути поскрипує кузов. Водій — у гарному настрої, в чеканні приїзду додому, зустрічі із сім'єю після напруженого трудового дня. Зненацька симфонія звуків змінюється тишею, але машина продовжує котитися вперед. Водій зрозумів, що автомобіль несправний, і починає переживати. Після зупинки він виходить із салону, оглядає машину

зовні, піднімає капот, і перед ним постає картина: моторний відсік залитий маслом, що витікає з патрубку масляного фільтра. Сам масляний фільтр із зірваною різьбою лежить неподалік. Усвідомивши, що трапилося, водій входить у стан стресу. Безупинно проносяться думки: «що робити?», «де взяти масло і новий фільтр?», «чи не порушено різьбу на патрубку двигуна?» та інше. Така ситуація визначається як неможливість, тому що подальший рух автомобіля є неможливим.

Перша фаза переживань настає тоді, коли водій ще не усвідомив усієї глибини того, що трапилося, і його поведінка-реакція може бути такою:

1 — рухове збудження, тобто безцільні невідповідні спроби вмикання стартера з метою знову запустити «заклинений» двигун;

2 — апатія, пов'язана з думкою, що можна викликати по мобільному телефону одночасно і таксі, і машину техдопомоги, і не страшно, що це дорого коштуватиме. Можливо, вдома він буде вчасно.

У першому випадку не втрачена цільова орієнтація «приїхати додому вчасно і на своєму автомобілі». У другому випадку її немає. Та коли взяти до уваги чинник вартості, то реалізація другим способом може бути значно ускладнена.

У фазі переживання водій втрачає контроль над своєю поведінкою. Він уже не може зупинитися і регулювати свої дії. Тому він знову і знову вмикає стартер, хоча розуміє, що ось-ось вийде з ладу акумулятор. Контроль з боку волі втрачено, але не втрачений контроль з боку свідомості. Він розуміє, до чого призведе розрядка акумулятора. При цьому в



його свідомості жевріє надія, що двигун запрацює. Зрештою, він може втратити надію, тобто його поведінка втратить зв'язок із вихідним мотивом.

Переживанням відповідають процеси психологічного захисту, що виникають як реакція. Його головною метою є самозаспокоєння, зумовлене внутрішнім світом водія, його характером. Проте на самозаспокоєння можуть істотно вплинути і зовнішні чинники, якщо вони будуть задіяні.

Процес будь-якого переживання пов'язаний із терпінням.

. запустити двигун. При цьому варто врахувати водій із простим внутрішнім світом здатний при-

лятор), тимчасом як водій зі складним внутрішнім світом вважає за необхідне зберегти працездатність акумулятора.

Вихід із стану «терпіння» відбувається по-різному. Так, несподівано розв'язується проблема в зв'язку з пропозицією від якогось водія надати допомогу. Можливо, той висловив бажання оглянути несправну машину, може, усунути поломку і готовий це зробити. Можливо, він запропонував відбуксирувати в). У такому разі відбувається практично, і її не потрібно переборювати психологічно.

Вона усувається завдяки вдалому збігу обставин.

Проте є й складніші випадки переживання. Наприклад, ви більше години простояли на узбіччі з піднятою рукою, і ніхто не зупинився. А тим часом наступила темнота, імовірність на благополучний вихід із ситуації зменшується. У цьому випадку необхідно застосувати такий психологічний механізм, за допомогою якого можна відкласти потребу в техдопомозі на деякий час, протягом якого з'ясуються способи розв'язування завдання. Наприклад, ваша машина міститься на схилі дороги,

ти її на деяку відстань, де є дорога з більш інтенсивним рухом, де більше шансів одержати допомогу.

нуто, або тоді, коли разом з іншими людьми почалися якісь конкретні дії щодо організації усунення несправності. Такими

хобс луговування.

Розглянемо дещо іншу ситуацію. У процесі руху водій раптом побачив близько зустрічний автомобіль. Неминучим є лобове зіткнення, що, звичайно, матиме тяжкі наслідки. Відбувається різкий поворот керма з одночасним гальмуванням. Потім — удар об дерево, що росте за узбіччям. Водій не постраждав, але його машині завдано серйозного збитку.

Виникає стресовий стан з двох причин:

почуття провини, оскільки водій не справився з управлінням; досада через матеріальні затрати, тому що ремонтні роботи коштують недешево, і на час їх проведення машину буде виведено з експлуатації.

Обидва почуття можуть бути дуже сильними, спричинити потужний стрес, що може призвести до інсульту, інфаркту, спазм серцево-судинної системи. Стрес може підсилюватись станом провини перед своїми близькими, які на деякий час будуть позбавлені можливості користуватися автомобілем. Крім того, у власних очах водій втрачає репутацію.

Внутрішнє відчуття провини і внутрішнє напруження можуть зростати під впливом великих і малих життєвих чинників (робота, сім'я, любов), що також може призвести до стресу в процесі поїздки. Поштовхом може бути аварійна ситуація з благополучним кінцем, коли аварії вдалося уникнути.

Примітивне медичне пояснення стресу пов'язане з викидом у кров адреналіну, підвищенням кров'яного тиску, збільшенням частоти пульсу і дихання. Одночасно організм починає виробляти ферменти, які дають можливість уникнути небезпеки.

Для усунення стресового стану необхідна і фізична, і психічна релаксація. У цьому випадку стрес треба усунути миттєво. На допомогу приходить психотренінг, що рекомендується за методами Хосе Сільви.

1. Ніготь великого пальця. У момент програмування ледь надавіть вказівним пальцем на ніготь великого, розслабтеся і повторіть про себе кілька разів формулу: «Коли я це роблю, я занурююсь у приємний, розслаблений стан свідомості й тіла».

2. Метод погладжування великого пальця. Пусковий механізм аналогічний наведеному.

Ці методи зручні тим, що пускові механізми миттєвого зняття стресу містяться на кінчиках ваших пальців, їх можна використовувати в будь-який момент, коли необхідно розслаби-

тися. Щоб методи Хосе Сільви дали кращі результати, попередньо необхідно розслабитися. Для цього варто розстебнути одяг, ноги ступнями опустити на підлогу (знявши їх попередньо з педаль), руки покласти на коліна долонями вгору, зробити глибокий вдих.

Знову повернемося до ситуації стояння на узбіччі з піднятою рукою в чеканні, що хтось зупиниться і допоможе. Мимо проносяться автомобілі різних кольорів. Ми з надією вдивляємося в них. Характер власника, його навички певною мірою пов'язані з кольором його машини. Кожен водій вибирає собі машину за багатьма параметрами, серед яких важливим є колір. На автомобілі білого кольору може їздити водій із будь-яким характером, поганим або гарним, чуйним і замкнутим. На автомобілі чорного кольору найчастіше їздять люди невпевнені в собі, із похмурим сприйняттям життя. Серед них — багато хто нещасливий, схильний до депресії, часто перебуває в кризовому стані і агресивно сприймає світ. Такий водій навряд чи зупиниться на ваше прохання. Автомобілі сірого кольору здебільшого купують люди розважливі й недовірливі. Такий водій вважатиме за краще не зупинятися через страх потрапити в скрутну ситуацію, наприклад затратити свій час. На автомобілях червоного кольору їздять владні, товариські й запальні люди. Найімовірніше, що такий водій зупиниться і надасть допомогу. На автомобілях коричневого кольору їздять ті, хто впевнено стоїть на ногах, уміє співпереживати, цінує прості людські радості. Такий водій обов'язково зупиниться. На автомобілі жовтого кольору їздять спокійні, невимушені, інтелігентні люди. Вони знають, що мало чим можуть допомогти, хоча зупиняться через цікавість. Водії автомобілів синього кольору звичайно невпевнені й замкнуті, часто декларують свою скромність. Якщо такий водій і зупиниться, то серйозно нічим не зможе допомогти. Водії автомобілів зеленого кольору дуже часто шукають самоствердження, не страшаються життєвих проблем і труднощів, мають волю і самовпевненість. Якщо такий водій відреагує на підняту руку і зупиниться, то він, напевно, надасть вам технічну допомогу й усуне несправність.

Останній аспект — релігійні традиції у взаємодопомозі. Практично представники всіх релігійних конфесій наголошу-

ють на необхідності надання допомоги ближньому. Відомо, що водії, як віруючі, так і невіруючі, є дуже вразливими відносно релігійних цінностей. Та нас найбільше цікавлять християнські традиції, що полягають у релігійному супроводженні людини і допомозі їй у повсякденному житті. Християнська мораль говорить, що людина не залишається без розуміння, повчання, наставляння і допомоги. При цьому важливим моментом є те, що психотренінг не суперечить релігійним уявленням і прояву поваги до особистості.

Отже, якщо водій, потрапивши в біду, звернувся до віруючої людини, то він вправі розраховувати на співпереживання і духовне сприйняття того, що трапилось. При цьому буде виключено моралізування. Такий водій вислухає і сприйме інформацію, реагуючи на основі особистого досвіду. У результаті страждання будуть дещо приглушені й зняті співпереживанням.

Взаємодопомога водіїв може бути формальною і реальною. Реальною — це означає, що буде усунуто несправність. Формальною — відбуксирування в автосервіс. Прийнятною є будь-яка допомога, якщо вона спрямована на сприяння постраждалому і не передбачає егоїстичних цілей.



Запитання і завдання для самоконтролю

1. Водії яких типів потребують допомоги?
2. Від кого можна очікувати допомогу?
3. Назвіть види взаємодопомоги,
4. Які є чинники мотивації надання технічної допомоги?
5. Якою має бути поведінка водія, який потребує допомоги?
6. Що спричинює переживання водія несправного автомобіля? Як його мінімізувати?
7. У чому полягають християнські традиції взаємодопомоги?



ПОМИЛКИ ВОДІЇВ

Помічено, що чим нижча загальна культура водія, тим нижча і культура водіння. Недостатній рівень культури особистості часто призводить до переоцінювання своїх можливостей, звідси — помилки у водінні автомобіля.

Інколи причиною недостатньої культури водіння є емоційний стан, що буває або пригніченим, або збудженим. У цих випадках головне полягає в тому, щоб розуміти самого себе і зуміти спрогнозувати свою подальшу поведінку. Трапляється, що водії відчують розчарування з приводу власного стилю і манери водіння, іноді — і почуття вини. Проте в своїх невдачах вони звинувачують партнерів по дорожньому руху, які змушують або порушувати Правила, або повільно їхати. Навіть розумні, освічені водії не завжди правильно оцінюють дорожню ситуацію і сприймають дії партнерів, не враховують важливості окремих елементів культури.

Безумовно, головною фігурою в дорожньому русі є водій, від його реакції залежить коригування складних ситуацій. Багато помилок водіїв можна було передбачити. Помилки в мисленні призводять до неправильної самооцінки, а отже, і до неправильних дій.

Неправильне розуміння дорожньої ситуації може спричинити хворобливі емоції, підштовхнути до вчинків, про які згодом водій пошкодує. Наприклад, вдаючись до обгону з правого боку, водій значно збільшив швидкість і, перешиковуючись у правий ряд, підрізав інший автомобіль. Внаслідок цього відбулося зіткнення, у водія з'явилися почуття вини, гніву, страху. Проте сплеск емоцій змінюється полегшенням.

Досвід водіння показує, що можна педантично додержувати Правил дорожнього руху і водночас відчувати себе за кермом невпевнено. Якби кожен водій постійно зберігав спокій і холоднокровність — дорожньо-транспортних пригод було б менше. Але ж всім водіям, незалежно від віку і статі, властиво помилятися. Проаналізуємо основні помилки водіїв, які трапляються під час дорожнього руху.

1-ша помилка. *Це слід було передбачити.* Досвідчені водії також роблять помилки, яких вони могли б уникнути, якби належним чином аналізували ситуацію, що створилась, і спирались на свій досвід. Якщо водій прийняв необачне рішення, яке призвело до неприємностей, то відповідь завжди одна: «не подумав». І це правда, оскільки поведінка ґрунтувалася не на логічному мисленні, а на емоціях. Якоюсь мірою це можна пояснити тим, що водію доводиться приймати рішення за частки секунди. Це швидше, ніж швидкість руху автомобіля. Сама швидкість генерує емоції, серед яких домінує почуття ейфорії, на фоні якої доводиться приймати рішення. Звичайно, у статичній обстановці, коли автомобіль рухається повільно, є час подумати, відкинувши емоції, і реалізувати правильне рішення. Таким чином, щоб правильно передбачити розвиток ситуацій і скоригувати дії, потрібно відкинути власні емоції.

2-га помилка. *Втрата самовладання.* Перебуваючи за кермом, спостерігаючи та аналізуючи дорожні ситуації, що створюються автомобільним потоком, деякі водії відчують необґрунтовану небезпеку, яка ніби чатує поряд. Вона полягає, головним чином, в тому, що водія хтось зачепить. Уява інколи малює страшні фінансові наслідки, які часто буває важко усунути. Це підкріплюється ще й тим, що серед водіїв — багато песимістів. Дехто — марновірний, проте останнє не завжди є негативом.

Втрачаючи контроль над ситуацією, водій втрачає самовладання, його реакція може стати сповільненою. Думки про найгірше можуть призвести до реальних неприємностей. Звичайно, може трапитись і дорожня пригода. Проте побоювання часто бувають передчасними. У будь-якому випадку можна щось зробити, щоб запобігти небезпеці, яка насувається (звичайно, якщо не втрачено самовладання навіть на кілька секунд).

3-тя помилка. *Читання думок.* Дорогою водій думає. В його голові — безперервний потік різноманітних думок, що не стосуються дорожнього руху. Це побут, сім'я, робота, любов. Такі думки відволікають від процесу руху, управління автомобілем стає інтуїтивним. Це відбувається з будь-яким водієм, але різною мірою. Незважаючи на сторонні думки, водії продовжують рух, і при цьому ніяких наїздів і аварій не трапляється.

Зовні рух потоку автомобілів у сучасному місті схожий на бронуівський, насправді тут є система. Вона не тільки в Правилах дорожнього руху. Ця система складається в результаті того, що водії спостерігають один за одним і за манерою водіння, за виразом обличчя прочитують думки один одного. Часто ці думки супроводжуються жестами, значення яких неважко зрозуміти. Тим більше, що кожен водій прагне вперед, кожен хоче уникнути дорожньої неприємності, кожен стежить за своїм партнером по дорожньому руху. Деколи наче сама дорога стає провідником думок водіїв, особливо якщо вона з поганим покриттям.

Читання думок інших — явище рідкісне. А ось припущення того, що думки інших зрозумілі — явище часте. Це створює ілюзії. Ілюзії про думки незнайомих рідко бувають реальними. Хоча в багатьох випадках є справедливими, оскільки в умовах дороги діють могутні об'єктивні чинники.

4-та помилка. *Винен інший.* Існують дві крайнощі: брати всю вину на себе або списувати на іншого. Схильність все відносити на свій рахунок можна тлумачити як приниження гідності водія, викривлення уявлення про дорожню ситуацію. Якщо ж у всьому винити інших водіїв — це ідеалізація власної манери управління автомобілем, своєї поведінки за кермом, що є малореальним, оскільки будь-хто скоює великі помилки і незначні. Великі помилки виглядають грубо, легко впадають в очі. Не визнавати їх можуть тільки самовпевнені водії. Такі вважають, що можуть багато що собі дозволити за

межами дозволеного. Що стосується незначних помилок, то вони добре помітні збоку і рідко визнаються тими, хто їх вчинив. Як великі помилки, так і незначні призводять до емоційних переживань, а іноді і до страждань. Психологічну реакцію помилки можуть зумовити негайно; що стосується незначних помилок — реакція настає тільки після усвідомлення своєї вини. Але на це потрібен час. Чим більшою є помилка, тим більше спрацьовують почуття опору і незбориме бажання зробити винуватим іншого. Тому в численних дорожньо-транспортних пригодах, навіть у чітко зрозумілих випадках, винуватий накидається з докорами на іншого водія, інтуїтивно вважаючи, що найкращий захист — це напад. У такій ситуації для другої сторони важливо швидко оцінити обстановку і сформулювати власну лінію поведінки, яка здебільшого повинна зводитися до ігнорування зауважень і несправедливих звинувачень. Інакше розмова водіїв набере різкого і запального характеру.

Якщо трапилась дорожньо-транспортна пригода, то винуваті обидві сторони. Інша справа — яке співвідношення їх вини. Можливо, частка вини одного водія становить усього одну соту. Таку «вину» ніхто не стане сприймати всерйоз. І все-таки навіть такий невинний водій повинен для себе зробити висновок про те, що йому необхідно бути уважнішим, швидше реагувати на дорожню ситуацію, вибирати безпечніше місце для паркування і при цьому намагатися правильно передбачати наслідки.

З такої точки зору взаємні докори певною мірою бувають справедливими. Проте прагнення все віднести на чужий рахунок призводить до марного витрачання часу, зусиль на питання, які є неістотними. Усі внутрішні діалоги — марна трата емоцій, виснаження духовних сил.

Якщо для звинувачення іншого необхідно вигадувати передумови і наслідки, що є дуже виснажливим, то залишається мало душевних ресурсів для спокійної їзди. Тому схильність обвинувачувати інших водіїв тільки збільшує діапазон власних емоцій. І навпаки, звичка обвинувачувати самого себе формує почуття власної вини, що спричиняє пригнічений стан, який зберігається певний час після закінчення поїздки.

Є й інший аспект власної вини. Треба мати велику зарозумілість, щоб вважати себе відповідальним абсолютно за все, що відбувається поряд. Але якщо інший водій або співробітник ДАІ покладає всю вину або велику її частину на вас, то це сприймається з різних причин як велика несправедливість. Наприклад, для усунення наслідків аварії потрібна чимала сума грошей, яких немає. Заперечення причин дорожньо-транспортної пригоди і явної вини однієї зі сторін збільшує напруженість, зростає ризик виставлення іншою стороною жорсткіших вимог.

Деякі автомобілісти настільки близько беруть до серця все те, що відбувається на дорозі, що стають небезпечними і для себе, і для інших. Наприклад, коли прагнуть наздогнати когось і покарати. Буває, що конфлікти між водіями переходять у сферу безпосередніх контактів, супроводжуються сваркою, погрозами і навіть бійками.

Безумовно, водії бувають досвідчені й з невеликим досвідом, розумніші й менш обізнані. Вина водіїв може бути виправдана малим досвідом або зумовлюватись неухважністю, чи якоюсь випадковістю. Усього цього можна уникнути, якщо вжити запобіжних заходів.

5-та помилка. **Сприйняття критики.** Більшість водіїв відчуває себе в оточенні критиків і недобррозичливців. Іноді навіть досить досвідчена і розумна людина сумнівається в правильності своїх дій. Виникає самокритика, що призводить до подальших неточностей у водінні.

Є водії більш чутливі до критики, і є — менш чутливі. Багато хто вміє критику не помічати, вважаючи її несправедливою.

§ 24. Помилки водіїв 25 ^

Буває, що одного погляду або незначного зауваження достатньо для того, щоб викликати у відповідь негативну реакцію, яка може доповнюватись чимось особистим. Деякі водії незначний натяк сприймають як серйозний осуд. Так, зауваження про брудне скло може сприйматись як докір про неохайність водія. Зауваження про чутливість до критики може викликати бурхливі емоції. Такі моменти добре знайомі співробітникам ДАІ, вони виникають під час аналізу порушень Правил дорожнього руху.

Водіїв треба виховувати. Це правильно. Але єдиної методики виховання немає, бо суспільні погляди відповідають національним, культурним, кліматичним, а іноді й релігійним особливостям. Непоправної шкоди культурі водія завдають явні порушення Правил дорожнього руху. Так, нині, на жаль, стало негативною традицією обганяти справа автомобіль, який рухається в лівому ряду на межі міської швидкості. Виховувати культуру водія, який тільки-но починає їздити, — це завдання не тільки ДАІ, а й усіх учасників дорожнього руху, у тому числі й пішоходів. Вони привчають водіїв сприймати критику, не ставлячи її під сумнів. Набуваючи досвіду водіння, людина починає розуміти, що не вся критика є справедливою і що не завжди мають рацію і мудрі водії. Та все ж деякі зауваження — справедливі й корисні. Але дорожні ситуації можуть призводити до підвищеної емоційної чутливості.



Завжди знаходяться партнери по дорожньому руху, які твердо впевнені в своїй правоті, вважають іншого водія малодосвідченим. Проте довіряти критиці корисно завжди, незважаючи на наявність власної думки. Найсуворішою критикою є власна. Вона найгрубіша і найгостріша. Водій, який критикує себе, здатний робити висновки з невеликого обсягу інформації і навіть на інтуїтивному рівні.

Водії повинні враховувати, що перша реакція на критику може бути помилковою. Її відстрочення дасть змогу розібратися в ситуації і проконтролювати власні емоції. На критику можна реагувати по-різному: зовсім не реагувати, сприймати критику, категорично відхилити, намагатись виправити недоліки, на які вказала критика.

6-та помилка. *Максималізм майстерності.* Буквально на перших порах оволодіння технікою водіння людина прагне до професійної досконалості. Особливо, коли щось у манері водіння схвалюється інструктором по водінню, у житті трапляються бездоганні водії, майстри своєї справи, проте досягти стовідсоткової досконалості неможливо.

Коли про стиль і манеру водіння судять інші, можуть з'явитися зовсім невтішні оцінки. Іноді ранжир оцінок не відповідає сучасності. Так, якщо кілька десятиріч тому повільна їзда була гарантією уникнення аварії, то сьогодні молодих водіїв навчають їздити якомога швидше і миттєво реагувати на зміну дорожньої ситуації.

Якщо максималізм майстерності водія є малоімовірним, то необхідно орієнтуватися на помірність. А коли бути занадто самовпевненим, то можна прагнути до недосяжної досконалості, що призведе до почуття невдоволеності, невдач, бажання нічого не робити. Якщо нічого не робити, то можна жити в приємному світі ілюзій.

Кожний знає, наскільки може задовольнити їзда в ідеальному світі ілюзій, тобто їзда пустинними вулицями, коли з боку партнерів по дорожньому руху немає ніякої небезпеки: ніхто не зачепить ваш автомобіль, ніхто не зробить зауваження. Але якщо високі запити призводять до невдач, і водій переконується, що вулиці заповнені автомобілями, що їх водії грубі й нахабні, то з'являється бажання зменшити свої потреби. А це крок від максималізму до помірності.

Кожен водій повинен розробити свій суб'єктивний стандарт ідеального водіння. Так, для молодшої людини, здатної купити дорогий автомобіль, найважливішим елементом особистого стандарту може бути швидкість руху, тоді як для водія-пенсіонера головним є безпечна їзда.

7-ма помилка. **Порівняння з іншими.** Кожен водій систематично порівнює свій автомобіль з іншими, свою майстерність водія і культуру водіння — з іншими. Часто порівняння буває хворобливим: через заздрість, пихатість, озлобленість. Це відбувається тоді, коли порівняння є безрозсудними, частими.

Проте будь-яке порівняння має і філософське значення. Так, коли ви помічаєте, що на вулицях стало більше іномарок, то з'являється надія, що і ви невдовзі сядете за кермо сучасного авто. А коли підвищуються ціни на бензин, то обслуговування та експлуатація автомобіля стають дорожчими, а отже, не варто чекати змін на краще. Таким чином, порівняння дають змогу бачити перспективу.

Порівнюючи автомобілі за різними параметрами, водій може зробити вибір відносно швидкості руху, перешиковування, витримки інтервалу тощо і водночас розв'язати деякі проблеми. Наприклад, об'єм двигуна вашого авто становить 1,3 л, тоді як значна частина легкового автопарку має двигуни об'ємом понад 1,8 л. Це значно збільшує динамічні можливості. Автомобіль, що має двигун об'ємом 1,3 л, дуже програє в маневруванні. А тому їздити треба гранично обережно, а коли з'явиться можливість — купити потужніший автомобіль. Кожен водій порівнює себе з тими, хто їздить краще, і значно рідше — з тими, хто гірше водить машину. Навіть якщо ви їздите дуже погано, знайдеться людина, яка ще гірше управляє автомобілем. Тому майстерність і культура водіння — це конкурентні чинники. Порівняння відбувається за різними параметрами (і позитивними, і негативними), а саме: додержання Правил дорожнього руху, зовнішній вигляд автомобіля, вік автомобіля, манера водіння, вік водія, додержання інтервалів під час руху, уважність до пішоходів, стабільність руху по прямій, очікування різких змін у напрямі руху, порівняння нинішніх своїх здібностей з попередніми, порівняння свого автомобіля зі своєю мрією.

Водії-початківці часто вважають, що інші думають про них значно гірше, ніж є насправді. Це може підхльоснути їх до

вивчення літератури, ретельного спостереження та аналізу культури інших водіїв, що в результаті сприятиме зростанню майстерності такого водія, яка буде предметом заздрощів для інших.

Порівнювати і програвати — це неприємно. Особливо, якщо результат незаперечний, якщо все добре у протилежній стороні. Треба мати мужність, щоб визнати об'єктивність. Це тим більш складно, коли автомобіль має і швидкість, і потужність, а в змінній ситуації може показати свою перевагу.

Важко зовсім відмовитися від порівняння. Проте чим рідше і менше порівнювати, тим простіше буде водити машину.

8-ма помилка. *Необґрунтованість тривоги*. Тривога водія під час поїздки — це реальне почуття. Можуть турбувати технічний стан машини, дорожнє покриття. Часто доводиться думати про те, щоб вас не ударила інша машина, щоб ви не ударили, не вчинили наїзд на пішохода або на тварину. Тривога іноді є настільки сильною, що їй неможливо протистояти. Вона робить нас уразливими і невпевненими. Замість радощів уява малює похмурі картини і навіть катастрофи. Перебуваючи в стані тривоги, водій прагне не ризикувати.

Звичайно, під час водіння автомобіля трапляються і наїзди, і несправності, але це буває дуже рідко. Те, що іноді трапляється, буває не таким страшним, як це очікувалося. Наприклад, автомобіль укомплектовано старими, зношеними шинами, і відомі численні випадки, коли розрив на передньому колесі призводить до катастрофічних наслідків. Та буває й так, що шина лопається на великій швидкості, проте занесення автомобіля не відбувається. Щоб тривога виявилася даремною, потрібно, щоб дорожня пригода була малоімовірною.

Звичайно, імовірними є і наїзд, і зіткнення. Але це залежить і від дій інших водіїв, і від пішоходів, тому такий випадок — малоімовірний. Тривога спричиняє поганий настрій, загострює наш емоційний стан. Уявімо, що передбачається поїздка з півдня на північ, протяжність якої 1000 км. На півдні тепло, на півночі можливі снігопади і ожеледь. Якщо негода застане в дорозі, то можна спізнитись на серйозну зустріч з непередбачуваними наслідками. Крім того, дорога буквально через кілька десятків кілометрів може виявитися досить небезпечною. Тобто наявною є потенційна небезпека. Проте, можливо, нічого особ-

ливого в дорозі й не трапиться, і ви вчасно і без пригод дістанетесь до кінцевого пункту. Таке почуття дістало назву «тривога в кредит». Іншими словами, в даний час водій не має неприємностей, але бере їх у кредит у свого майбутнього. Тут неправильним є початкове положення. Не маючи докладного метеопрогнозу, важко оцінити умови поїздки довжиною 1000 км. Крім того, можуть бути різні погодні варіанти, різний стан дороги, неоднакова поведінка за кермом у конкретних умовах. Оскільки самі варіанти ще не з'ясовано, то невідомі й їх наслідки. Отже, сама тривога є необґрунтованою.

З погляду осмислення, тривога зводиться до запитань. На них потрібно знайти відповіді. Таким чином, якщо водій турбується про технічний стан свого двигуна, то необхідно з'ясувати: де можна буде усунути поломку в умовах сільської місцевості, скільки це коштуватиме, де можна буде придбати необхідні запасні частини

9-та помилка. *Сприйняття необхідності.* Цей вираз пов'язується із тим значенням, яке в нього вкладається.

Правила дорожнього руху диктують водію вимоги, що він повинен робити, чого не повинен; дають упевненість у власній правоті. Варті захоплення водії, які суто інтуїтивно діють правильно, тим самим уникаючи дорожніх катастроф або звичайних неприємностей. Безумовно, вони володіють швидкою реакцією і доброю інтуїцією. Проте необхідно мати досвід.

Наприклад, все життя людина була пішоходом, ніколи не сиділа за кермом автомобіля, чудово знає правила переходу вулиць, але погано уявляє собі психологію водія. І ось такий пішохід приїжджає до Англії або Японії, де узаконено лівобічний рух. У такій ситуації неважко потрапити під машину, бо за межами пішохідного переходу увага водіїв ослаблена щодо пішоходів-порушників.

Категоричне сприйняття необхідності стає небезпечним у таких випадках:

- коли водій не може виконати те, що повинен;
- коли після вчинення провини з'являється почуття прикрості;
- коли інші зробили те, що ви повинні були зробити;
- коли ви зробите те, що повинні, але відчуваєте почуття провини;
- коли те, що ви повинні зробити, суперечить думці інших.

Нерідко поняття «повинен» ми замінюємо на вираз «так діють усі». Це вияв «стадного» почуття. Наприклад, якщо водій припаркував автомобіль біля знака «Зупинка заборонена», то його приклад наслідують інші. Проте трапляються ситуації, коли водії просто не знають, що треба робити. Згодом сварять себе за бездіяльність, що змінюється почуттям провини.

Змінити минуле неможливо. Неможливо повернутися назад. Тому найкраще аналізувати минуле і брати з нього на озброєння позитивне. Якщо ви вчинили зіткнення — намагайтесь у майбутньому їздити повільніше; якщо на вашому автомобілі відмовили гальма — частіше перевіряйте їх стан і проводьте прокачування. Тоді минулий досвід допоможе зробити майбутнє трохи кращим.

10-та помилка. *Погано і добре*. Що означають ці поняття? Погано і добре — це крайнощі. Якщо сказати «це погано, але...» або «так, але...», то стане зрозумілою уся безглуздість порівняння. Це поєднання може вживатись у текстах інформаційного характеру. Власне такий характер має знак «Наскрізний проїзд заборонений».

Проте це словосполучення може бути і формою реакції. Тоді це свідчить про помилку в мисленні, оскільки характеризує прагнення знайти щось негативне, а позитивне звести до мінімуму. Це також може використовуватись для підриву до-

віри водія до самого себе або це спосіб довести свою перевагу, відкинувши негативне. Для водія або пішохода, який мислить таким чином, не існує меж для негативного.

Звичайно поєднання «добре, але погано...» є результатом власного безсилля. Водночас такий вислів дає можливість уникнути конфронтації, що важливо в конфліктних ситуаціях водіїв. Створюючи видимість згоди з думкою іншого, можна вийти з ситуації, зберігши самоповагу. Крім того, це буває зручно, коли немає потреби прямо виражати свої почуття. Водіям з таким мисленням властиво зволікати із рішення справ, оскільки вони уміють знаходити виправдання. Багато водіїв не вміють говорити «це погано», бо в них виникає почуття провини. Проте це не є надійним засобом захисту і часто дає протилежний результат. Іноді це спосіб ухиляння від відповідальності, і це використовують водії, відповідаючи на запитання співробітників ДАІ.

Часто водій стоїть перед вибором «погано» чи «добре», коли потрібно виділити і переваги, і недоліки. Перших завжди більше, але їх буває нелегко розпізнати. Якщо водій зможе розв'язати таке завдання, то поза всяким сумнівом дійде до категорії «добре». Тоді їздити він буде в доброму настрої.



Запитання і завдання для самоконтролю

1. Які причини хворобливих емоцій, що виникають у водія під час руху автомобіля?
2. Як швидкість руху впливає на емоційність водія?
3. Як зберегти самовладання в складній дорожній ситуації?
4. Як уникнути взаємних докорів у разі дорожньо-транспортної пригоди?
5. Що найбільше турбує водія під час їзди?
6. Розробіть власний стандарт ідеального водіння.

ПРОФЕСІЙНИЙ ПОРТРЕТ ВОДІЯ ВИСОКОЇ КУЛЬТУРИ

1. Ніколи не порушую Правил дорожнього руху, ні вдень, ні вночі, ні на вулицях з інтенсивним рухом, ні на безлюдній дорозі, ні в присутності інспектора ДАІ, ні без нього.
2. Намагаюсь їздити так, щоб не змушувати своїх партнерів різко гальмувати чи робити різкі повороти.
3. Перед тим як здійснити маневр, обов'язково дивлюся в дзеркало заднього виду, щоб переконатися в тому, що мій маневр нікому не зашкодить.
4. Постійно спостерігаю за своїми партнерами і намагаюся вгадати їх подальші дії.
5. Ніколи не влаштовую гонок на дорогах і не ображаюся на водія, який мене обігнав.
6. На поворотах намагаюся рухатися ближче до тротуару.
7. Постійно оцінюю себе і як особу, і як водія з метою самодисципліни водіння.
8. Завжди допомагаю міліції, якщо вона цього потребує, наприклад здійснити огляд місця пригоди, з транспортуванням тощо.

§ 25. Професійний портрет водія високої культури 25 7

9. У разі потреби щонайменшої зміни напрямку руху обов'язково вмикаю показчик повороту і вичікую кілька секунд для того, щоб мої партнери по дорожньому руху встигли сприйняти цю інформацію і відреагувати на неї.

10. Здатний аналізувати свою поведінку за кермом і робити неприємні для себе висновки.

11. Моя гідність ґрунтується на самоповазі й змушує вірити у власні сили як водія.

12. Намагаюсь нікого не обганяти, не наголошую на технічній перевазі своєї «іномарки» перед «Жигулями».

13. Добре розумію те, що саме іншому водію може завдати неприємностей.

14. Ніколи не втручаюся в розмову між водіями, якщо ситуація є спірною.

15. Багато років за кермом, але ніколи не показую своєї переваги як водій.

16. Дорогі «іномарки» ніколи не викликають у мене заздрощів.

17. Володію віртуозною технікою управління в екстремальних ситуаціях, що допомагає безпечно пересуватись.

18. Пишаюсь своєю культурою водія і систематично її підвищую.

19. У розмові з інспектором ДАІ завжди ввічливий, уважно його вислуховую, ніколи не перебиваю і його рішення приймаю як невідворотність.

20. Завжди вислуховую інспектора ДАІ, нічого не побоюючись, і не намагаюся його переконати в помилковості.

21. Ніколи не шукаю співчуття в автоінспектора і ніколи йому не розповідаю про свої життєві труднощі.

22. Намагаюсь запобігти появі стомленості, оскільки вона зумовлює погіршення пам'яті, зору, звужує розумовий кругозір.

23. Прагну стримувати злість, образу, страх потрапити в аварію — усе це пригнічує і може призвести на мить до втрати контролю за рухом автомобіля.

24. Ніколи не сідаю за кермо наступного дня після застілля.

25. Важливі мої якості — це самовладання, воля, самодисципліна, тому я — надійний водій.

26. Усвідомлю свою громадянську і моральну відповідальність за некоректне водіння.

27. Ніколи не наслідую «стадне» почуття і ніколи не повторюю того, що дозволяють собі інші.
28. Ніколи не намагаюся вручити інспекторові ДАІ гроші або свою візитку чи які-небудь офісні сувеніри (календарі, значки, проспекти тощо).
29. Під час руху автомобіля майже не розмовляю зі своїми пасажирами.
30. Під час руху автомобіля не читаю вуличної реклами, щоб не відволікатись.
31. Ніколи не користуюсь ненормативною лексикою в спілкуванні з водіями, пішоходами, міліцією.
32. У конфліктній ситуації ніколи не перебиваю того, хто говорить, і не висловлюю поспішних заперечень.
33. Перекоаний, що ввічливість і привітність — найкращий спосіб пом'якшення дорожнього конфлікту.
34. Моя машина завжди вимита за будь-яких погодних умов. Особливу увагу надаю підтримці чистоти в салоні.
35. Намагаюся триматися якомога далі від маршрутних таксі, оскільки їх водії не завжди дисципліновані.
36. Перебуваючи в автомобільній пробці, намагаюся бути спокійним і витриманим, не використовую кожний сантиметр дороги для нахабного просування вперед.
37. Знаю свої хронічні недуги, їх вплив на самопочуття і своєчасно вживаю відповідних заходів.
38. У разі рясного потовиділення, слабості, головного чи іншого болю припиняю водіння і звертаюся до лікаря.
39. Якщо хтось із партнерів по дорожньому руху піднімає руку і просить допомогти — завжди зупиняюся і запитую, чим можу допомогти. Можливо, потрібно лише подзвонити по моему мобільному телефону і викликати техдопомогу.
40. Ніколи не їжджу в ожеледь.
41. Обов'язково зупинюся, виходжу з машини і допомагаю перейти вулицю дитині, старому, сліпому або інваліду, якщо той йде не пішохідним переходом.
42. Ніколи не полінуюся усунути несправність в автомобілі, якщо це в моїх силах.
43. Ніколи не роблю зауважень іншим водіям.
44. Вдома, у сім'ї, часто розповідаю про ситуації в дорожньому русі і попереджаю близьких про наслідки необережності.

45. Постійно стежу за тим, щоб мої пасажери були пристебнуті ременями безпеки.

46. На автозаправній станції намагаюсь рухатися швидко, щоб не дратувати інших.

47. Люблю їздити на своїй машині, люблю її обслуговувати.

48. Посвідчення водія і техпаспорт ніколи не залишаю в автомобілі, завжди ношу із собою.

49. Під'їжджаючи до пішохідного переходу, плавно гальмую і не наближаюся близько до людей, щоб їх не налякати.

50. Перед перетином пішохідного переходу ніколи різко не рушаю з місця і тим самим не лякаю пішоходів.

51. Якщо їду назустріч засліплюючому сонцю, яке заходить, зменшую до межі швидкість і прошу тих, хто сидить зі мною в салоні, уважно стежити за дорогою.

52. Якщо на моє прохання мою машину пропустили вперед або дали можливість від'їхати від тротуару, обов'язково подякую голосом, кивком голови, поглядом, дальнім світлом.

53. Якщо мій партнер по дорожньому руху порушує правила — намагаюсь вибратися вперед, не заважаю йому і по можливості пропускаю його, щоб уникнути ризиків.

54. Постійно вивчаю розміщення знаків дорожнього руху, оскільки поява нового знака в знайомому місці може бути повною несподіванкою.

55. Остерігаюся автомобілів, які швидко мчать і при цьому весь час змінюють смугу руху, створюючи іншим серйозні ризики. Адже за кермом може бути п'яний, наркоман або просто психічно неврівноважена людина.

56. Якщо проїжджу частину перетинає собака або кішка, даю їй можливість спокійно перейти і не лякаю ні сигналом, ні підвищенням швидкості.

57. Якщо на дорозі сидить зграйка птахів — зменшую швидкість, щоб нікого не задавити.

58. Під час перетину перехрестя ніколи не перешиковуюсь, оскільки це дуже небезпечно.

59. Якщо я став учасником дорожньої події — не веду переговори з іншою стороною до приїзду співробітників ДАІ.

60. Спостерігаю за машиною, яка їде попереду, поряд або ззаду, і звертаю увагу на її номерний знак. Адже часто виникають ситуації, коли така інформація буває необхідною.

61. Намагаюсь обидві руки тримати на кермі і пам'ятаю, що вулиця повна несподіванок.

62. Під час руху автомобіля не намагаюся читати ділові папери.

63. Під час руху автомобіля ніколи не займаюся грошовими взаєморозрахунками.

64. Ні на стоянці, ні в процесі руху ніколи не викидаю сміття з автомобіля, яким би маленьким не був клаптик паперу або недопалок.

65. Якщо під моєю машиною з'явилася масляна пляма — візьму газету і промокну її.

66. Під час паркування машини завжди думаю про те, чи зможуть мої сусіди виїхати безперешкодно.

67. Ніколи не сварю і не ображаю, ні реально, ні віртуально, партнерів по дорожньому руху, які припустилися порушень правил руху або діяли неетично.

68. Проїжджаючи мимо кладовищ і похоронних процесій, зменшую швидкість і вимикаю музику.

69. Під час руху автомобіля ніколи не слухаю ніяких передач через навушники, оскільки це ізолює мої органи чуття від зовнішнього світу.

70. Під час руху автомобіля ніколи не вмикаю голосно музику, оскільки водій повинен чути роботу своєї машини і уловлювати вуличні шуми.

71. Під час руху автомобіля ніколи не п'ю і не споживаю їжі; роблю це тільки на зупинках.

72. Під час руху автомобіля ніколи не курю і не дозволяю робити це своїм пасажиром.

73. Ніколи не сигналю водію, якщо він забарився.

74. Намагаюсь не об'їжджати інших, рухаючись у крайньому правому ряду.

75. Під час руху автомобіля ніколи не розмовляю по мобільному телефону. Якщо дзвінок застав мене під час руху — припарковуюся і веду розмову. Якщо знаки забороняють зупинку — прошу абонента передзвонити пізніше.

76. Ніколи не обманюю інших аварійною сигналізацією, якщо моя машина справна.

77. Перед гальмуванням обов'язково дивлюся в дзеркало заднього вигляду, щоб переконатися, що партнер ззаду витримує інтервал, необхідний для безпечного гальмування.

78. Веду автомобіль плавно, без різких розгонів і гальмувань, без крутих поворотів. Пам'ятаю, що від цього залежить не тільки безпека, а й затрата бензину.

79. Під час короткочасної зупинки намагаюсь під'їхати якомога ближче до бордюру тротуару.

80. Під час руху автомобіля слідкую не тільки за своїми партнерами, а й за станом дорожнього полотна, де можуть бути ями і вибоїни, небезпечні для передньої підвіски і безкамерних шин.

81. Якщо мене просять поступитися дорогою — обов'язково роблю це.

82. Не відчиняю своїх дверей, не переконавшись, що це не заважає автомобілям, які проїжджають мимо.

83. Проїжджаючи ділянку дороги з глибокими вибоїнами, де можливі несподівані повороти, вмикаю дальнє світло, щоб попередити про це водіїв зустрічних автомобілів.

84. Ніколи не вмикаю звукову сигналізацію, якщо перебуваю далеко від автомобіля і не маю можливості її швидко вимкнути.

85. Не економлю гроші на митті двигуна. Пам'ятаю про можливість його загоряння і про наслідки навіть для тих, чий автомобіль містяться поряд.

86. Перед тим як сісти в автомобіль і поїхати, уважно оглядаю його з усіх боків: чи не з'явилися вм'ятини, подряпини покриття, який стан скатів; чи зачинено двері, капот, кришку багажника і горловину бензобаку.

87. Як жінка не рекомендую водити автомобіль у черевиках на дуже високих підборах або без задників.

88. Як жінка не рекомендую мати дуже довгі нігті.

89. Як жінка володію спецтехнікою, що дає мені можливість скромно опуститися на сидіння автомобіля.

90. Неохайний зовнішній вигляд мене як водія не дисциплінує.

91. Великих собак (вівчарок, ротвейлерів, доберманів та ін.) перевозжу в салоні автомобіля тільки в намордниках. Їх вияв ніжності до того, хто сидить за кермом, може призвести до секундної втрати управління. В результаті — погані наслідки.

92. Не задивляюся на жінок, які йдуть своєю дорогою, і не обговорюю їх зовнішній вигляд. Це може призвести до непередбачуваних наслідків.

93. Якщо в мене підвищений кров'яний тиск — обов'язково проконтролюю його перед виїздом і в разі потреби приймаю ліки.

94. Не п'ю натуральної кави під час тривалих поїздок, оскільки мій кров'яний тиск не є стабільним.

95. У разі появи стукоту і шумів в автомобілі негайно звернуся на станцію технічного обслуговування.

96. Не пропускаю телепередач з тематики безпеки дорожнього руху. У них завжди є щось для мене корисне.

97. Помічаю помилки у водінні інших, аналізую їх по можливості і намагаюся використовувати висновки в своїй практиці.

98. Періодично проглядаю журнали для автомобілістів. Це допомагає мені краще орієнтуватися в питаннях культури водіння.

99. Періодично проглядаю Правила дорожнього руху та екзаменаційні тести. Можу стверджувати з упевненістю, що кожного разу знаходжу в них для себе щось нове.



ВИСНОВКИ

Водії, як досвідчені, так і малодосвідчені, стикаються з постійними змінами в Правилах дорожнього руху. При цьому питання організації дорожнього руху стають дедалі складнішими, і їх розв'язування потребує неабияких зусиль. Прикладом є мобільні телефони, використання яких під час руху автомобіля набуло поширення, незважаючи на заборону ДАІ. Щоб подібним проблемам можна було протистояти, потрібна цілеспрямована діяльність міліції, викладачів автошкіл, та й досвідчених водіїв також.

У цьому підручнику сформульовано поняття культури водіння, проаналізовано основні її чинники та складові. Проте досвід показує, що багато водіїв мають суб'єктивну думку щодо культури водіння. Щоб кожен, хто має посвідчення водія, міг оцінити себе з погляду власної професійної культури, можна запропонувати такі запитання.

Яке ваше особисте визначення культури водія?

Яка організація (відомство) є провідною у формуванні культури водія?

Яка логічна лінія вашої культури водіння?

> Чого необхідно позбутися вам в першу чергу (другу, третю) з тим, щоб стати водієм високої культури?

Культура водія — це результат виховання, і вона не може мати успадковані риси хоч би через те, що все пов'язане з автомобілями має надзвичайно динамічний розвиток.

Неможливо стверджувати, що є загальні риси водія високої культури. Але є відповідний стиль поведінки в такого водія і його дії відповідають конкретній ситуації. Безумовно, у процесі оволодіння технікою управління автомобілем можна навчитися реагувати на різноманітні ситуації. Навчання дає можливість аналізувати і розуміти ситуацію настільки глибоко, щоб визначити конкретні дії і стиль поведінки, адекватні дорожнім ситуаціям. Проблемність такого підходу полягає в тому, що водіям часто буває складно оцінити ситуацію і обрати відповідний стиль поведінки.

Істотною характеристикою культури водія є здатність передбачати дорожні події. А передбачення підказує спосіб дій. В основі передбачення — здоровий глузд та інтуїція, що ґрунтується на досвіді і знаннях. Аналіз дорожньо-транспортних

пригод показує, що багато водіїв мають здатність передбачати, але їх передбачення не завжди поєднуються з етичною поведінкою і тому деколи призводять до сумних наслідків.

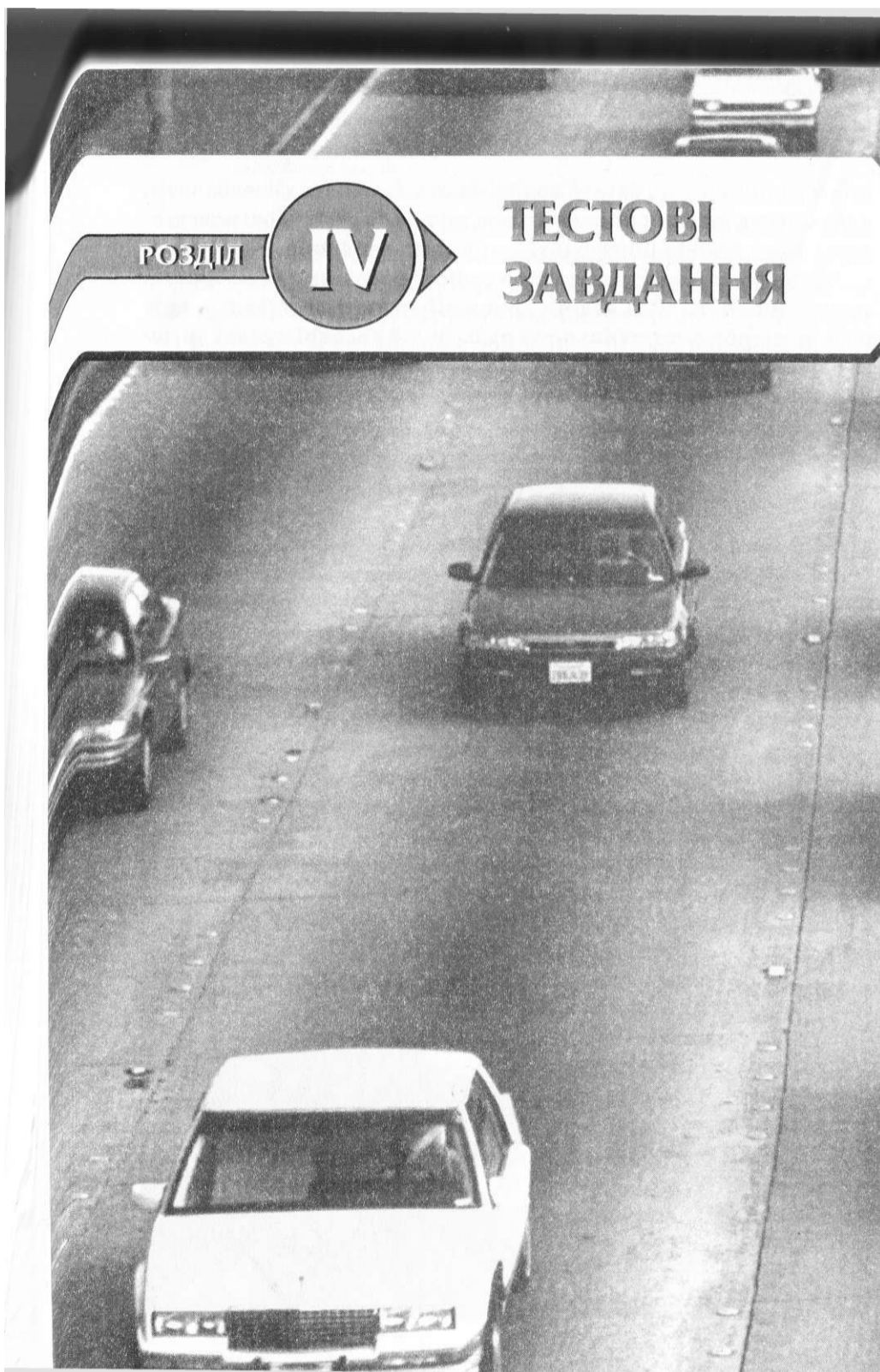
Отже, водії можуть виявляти етичну поведінку і неетичну, і тому етика культури водія і дорожній етикет посідають центральне місце в автомобільному русі. Водій високої культури повинен володіти здатністю не тільки передбачати, а й оцінювати дорожню ситуацію з погляду етики, системи матеріальних і моральних цінностей.

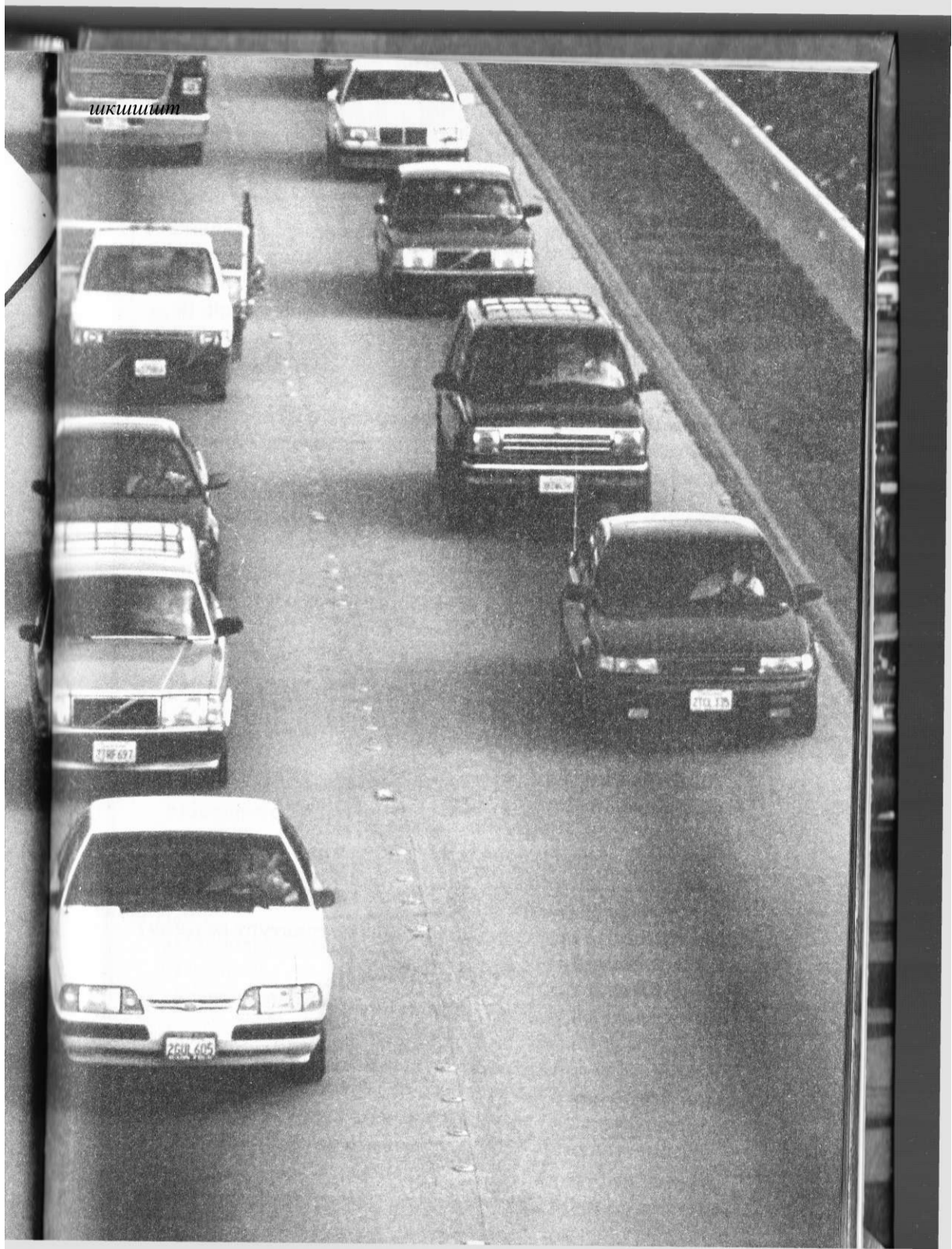


РОЗДІЛ

IV

ТЕСТОВІ
ЗАВДАННЯ





Розділ I. ОСНОВИ КУЛЬТУРИ ВОДІННЯ

Поняття культури водіння

1. Культура водіння формується в результаті:
 - а) суворого додержання Правил дорожнього руху;
 - б) набуття навичок експлуатації сучасного автомобіля;
 - в) виховання.
2. Дисципліна водіння — це насамперед:
 - а) дисципліна всіх учасників дорожнього руху;
 - б) моральні чинники;
 - в) освіченість водіїв.
3. Висока культура водіння сприяє:
 - а) підвищенню техніки безпеки;
 - б) зниженню витрат на утримання автомобіля;
 - в) підвищенню працездатності водія.

Водій, його інтелект і типові риси характеру

4. Найважливіші якості інтелекту водія:
 - а) широта мислення;
 - б) досвід водіння;
 - в) працездатність.
5. Розставте якості в порядку їх зростання:
сміливість, витримка, чуйність, наполегливість.
6. Що найбільшою мірою характеризує культуру водіння?
 - а) Тактовність;
 - б) природність;
 - в) скромність.
7. Про зневагу до партнерів по дорожньому руху найбільше свідчить манера:
 - а) розгону;
 - б) гальмування;
 - в) маневрування.

У

Стиль і манера їзди

НМЙНІ

8. Визначте стиль водіння партнерів по дорожньому руху, якщо вони прямують в одному напрямку на автомобілях одного класу, однакових за потужністю і віком:

- а) рівність;
- б) симетрія;
- в) повторення.

9., Визначте стиль водіння учасника дорожнього руху, якщо він поперемінно рухається то в лівому, то в правому ряду:

- а) симетрія;
- б) повторення;
- в) нерівність.

10. Люди літнього віку на старих автомобілях найчастіше їздять:

- а) повільно;
- б) обережно;
- в) ризиковано.

• р •
шшя

11. Чия точка зору про стиль водіння є найбільш реальною:

- а) власна;
- б) партнерів по дорожньому руху;
- в) інспектора ДАІ?

ішї^І

12. Хто перебуває за кермом автомобіля, якщо манера їзди плавна, машина бездоганно чиста, власник їде як заманеться?

- а) Молода людина;
- б) жінка;
- в) літня людина.

ЖІШШ

Розділ II. ПСИХОЛОГІЯ УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

і) її фізіологічні особливості водіїв

13. Ваше раптове гальмування призвело до удару вашого автомобіля ззаду партнером по дорожньому руху, який не додержав інтервалу руху. У процесі взаємного з'ясування обставин винний не дивиться вам в очі. Як сприймати його реакцію, якщо він дивиться:

1. вгору — а) добре, б) погано, в) ніяк;
2. вниз — а) добре, б) погано, в) ніяк;
3. вбік — а) добре, б) погано, в) ніяк.

14. Водій, який зробив наїзд на пішохода, під час пояснення зі свідками події заїкається і жестикулює. Про що свідчать його міміка і жести?

- а) Потирання повік;
- б) прикривання рота рукою;
- в) відтягування коміра сорочки.

15. Водій відчуває емоційне перенапруження. Що необхідно в такому разі зробити?

- а) Знизити швидкість;
- б) подумати про своїх кривдників;
- в) позаздрити пасажиром автобуса.

16. Проїхавши повз дорожній знак, водій його не побачив, тому що:

- а) вважає за можливе порушувати Правила дорожнього руху;
- б) заснув на мить;
- в) у цю мить розсміявся від жарту пасажира.

17. Мені сьогодні дуже щастить, тому можна дещо порушити Правила дорожнього руху:

- а) на ділянці з великою кількістю дорожніх знаків;

- б) на ділянці з малою кількістю дорожніх знаків;
- в) на швидкісній ділянці з незначним авторухом.

Культура відносин
між водієм та інспектором Д \ І

18. Інспектор ДАІ зробив водієві серйозне зауваження. Воно стосується:
- а) почуття;
 - б) розуму;
 - в) логіки.
19. Кожен водій найбільше цінує в собі:
- а) манеру водіння;
 - б) навички водіння;
 - в) культуру водіння.
20. Спілкування двох водіїв буде ефективнішим, якщо вони:
- а) вживають «міцні» слова і вирази;
 - б) посилаються на родинні й приятельські зв'язки;
 - в) спираються на Правила дорожнього руху.
21. Інспектор ДАІ зупинив порушника правил проїзду перехрестя. Ним виявився шанований професор. У цій ситуації чий авторитет вищий:
- а) інспектора;
 - б) професора?
22. Інспектор ДАІ замість того, щоб накласти штраф, зробив зауваження і попередив. З ким це відбулося?
- а) із літнім чоловіком;
 - б) із жінкою;
 - в) із водієм кавказької національності.

Манера спілкування
в системі «водій—інспектор»

23. Автомобіль проїхав заборонний знак. Найімовірніше, за кермом перебуває:

- а) молода людина;
- б) жінка;
- в) іноземець.

24. Жінка-водій потрапила в дорожню ситуацію. Для пояснень їй довелося вийти з машини. Перед вами статечна людина. Про що свідчить її поза:

- а) руки на талії;
- б) руки схрещені на грудях;
- в) руки в кишенях?

ттт
Шшшшшш

25. Жінка-водій потрапила у дорожню ситуацію. Для пояснень їй довелося вийти з машини. Перед вами людина, що прагне енергійно чинити опір. Про що свідчить поза:

- а) руки в боки;
- б) руки на животі;
- в) руки на грудях?

26. Ви педантично додержуєте Правил дорожнього руху. Наскільки це гарантує безпеку дорожнього руху?

- а) Повністю;
- б) частково;
- в) не гарантує.

27. Під час паркування автомобіля внаслідок дощу і бурі впало дерево. Хто в цьому винен?

- а) Стихія;
- б) водій;
- в) комунальна служба.

28. Перед вами стомлений, неохайно вдягнутий водій, спілкується по-панібратськи. Який транспорт він водить?

- а) Автобус;
- б) вантажівку;
- в) таксі.

П

29. Внутрішні можливості водія визначаються:
- а) знанням Правил дорожнього руху;
 - б) культурою водіння;
 - в) широтою кругозору.
30. Перед перехрестям автомобілі зупинилися один за одним на невеликій відстані. Чому?
- а) Щоб забезпечити можливість маневру;
 - б) щоб забезпечити можливість проходу пішоходів;
 - в) щоб не дихати вихлопними газами машини, яка стоїть попереду.
31. Водій веде машину обережно і ближче до тротуару. Чим зумовлена така манера їзди?
- а) Самопочуттям;
 - б) бажанням знайти пасажирів;
 - в) технічним станом автомобіля,
32. Манера їзди характеризується швидким розгоном і різким гальмуванням. Найімовірніше, за кермом перебуває:
- а) молода людина;
 - б) чоловік у стані алкогольного сп'яніння;
 - в) чоловік у пригніченому стані.
33. Перебуваючи за кермом, водій їсть. Яка його основна професія?
- а) Торговий працівник;
 - б) водій;
 - в) службовець в офісі.
34. Водій якого автомобіля справляє найкраще враження?
- а) Нової іномарки;
 - б) автомобіля, підфарбованого плямами;
 - в) автомобіля з відрихтованими деталями кузова.
35. Винуватцем аварії в даній ситуації є той, хто:
- а) емоційно збуджений;
 - б) психологічно затормошений;
 - в) носить окуляри.

Розділ III. ДОРОЖНІЙ ЕТИКЕТ

Дорожній етикет

36. Як пов'язані культура водіння і дорожній етикет?
- а) Культура водіння є частиною дорожнього етикету;
 - б) дорожній етикет є частиною водіння;
 - в) це самостійні незалежні частини.
37. З яким інспектором дорожньо-патрульної служби ви хотіли б мати справу?
- а) Із чоловіком;
 - б) з ланкою;
 - в) з офіцером.
38. Водій проїжджає за пішохідне перехрестя і зупиняється перед автомобілями, які очікують зеленого сигналу світлофора, об'їхавши їх справа або зліва.
- У чому полягає порушення Правил і яке порушення дорожнього етикету?
39. Які правила дорожнього етикету ви найбільше цінуєте? Сформулюйте 2—3 нових правила дорожнього етикету.

Загальна культура водія та його емоції

40. Власник нового автомобіля їде на великій швидкості і відчуває ряд емоцій: страх, гордість, насолоду, хвилювання, радість, тугу тощо. Які з них є статичними, а які — динамічними і від чого вони залежать?
41. Знизивши швидкість руху, які емоції водій погасить у першу чергу?
- а) Сміх;
 - б) тугу;
 - в) страх.

42. Водій якого психофізіологічного типу найімовірніше здатний на обгін?
- а) Холерик;
 - б) флегматик;
 - в) меланхолік.
43. Зменшенню емоцій водія сприяє:
- а) швидка їзда;
 - б) повільна їзда;
 - в) стоянка.
44. Культура водіння і потужність автомобіля пов'язані між собою. Хто більшою мірою здатний проявити культуру водіння?
- а) Водій автомобіля з об'ємом двигуна 1,2 л;
 - б) водій автомобіля з об'ємом двигуна 2,0 л;
 - в) водій автомобіля з об'ємом двигуна 3,0 л.
45. Що є найбільш небезпечним під час руху вдень?
- а) Сміх;
 - б) куріння;
 - в) музика.
46. Що є найбільш небезпечним під час руху вночі?
- а) Сміх;
 - б) куріння;
 - в) музика.
47. Уявляючи собі майбутній маршрут по місту, водій подумки розставляє дорожні знаки і робить це:
- а) інтуїтивно;
 - б) за логікою;
 - в) спираючись на досвід.

Поведінка водіїв у конфліктних ситуаціях

48. Хто з водіїв у конфліктній ситуації повинен проявити витримку?
- а) Молодий;
 - б) літній;
 - в) обидва.
49. Яка позиція сторін більше зумовлює конфліктну ситуацію?
- а) Кутова;
 - б) один проти одного;
 - в) бокова.
50. Яким способом збудженому водієві легше висловити свою точку зору?
- а) Ненормативною лексикою;
 - б) просторіччям;
 - в) жестикуляцією.
51. Який водій легше уникне неприємностей в аварійній ситуації?
- а) Холерик;
 - б) сангвінік;
 - в) флегматик.
52. Ідо найбільше є необхідним для водія в міських умовах?
- а) Спокій;
 - б) уважність;
 - в) реакція.
53. Культура водія — це частина:
- а) мистецтва водіння;
 - б) мистецтва спілкування з учасниками дорожнього руху;
 - в) мистецтва поведіння.
54. Для оволодіння культурою водіння найбільш необхідними є:
- а) досвід водіння;

у " ! б) уміння аналізувати; " N
в) знання.

55. Конфлікту з автоінспектором не уникнути, якщо керуватись:

- а) грубістю;
- б) неправдою;
- в) злістю.

Культура учасників дорожнього руху

56. На вулиці трапилася дорожньо-транспортна пригода. Швидко зібралися цікаві, багато хто з них висловлює свою думку в різкій формі. Як нейтралізувати такий вплив?

- а) негайно викликати міліцію;
- б) намагатись переконати не втручатись;
- в) застосувати силові прийоми.

57. На вулиці одночасно рухаються паралельними рядами спецавтомобілі з проблісковими «блимавками». Кого треба пропустити в першу чергу?

- а) «Швидку медичну допомогу»;
- б) пожежну машину;
- в) машину служби охорони.

58. Прямує інтенсивний потік автомобілів по дорозі з однорядним рухом. Ваша машина сама йде назустріч. Головна зустрічна машина показує лівий поворот, щоб перетнути до-
рогу. Які ваші дії?

- а) Зупинитесь, щоб пропустити;
- б) проїдете прямо, як це дозволяють Правила дорожнього руху.

59. Під'їжджаєте до регульованого перехрестя на вулиці з дворядним рухом. Треба їхати прямо, тому доцільно перешикуватися в лівий ряд. Але з якою метою?

- а) Щоб подати іншим урок культури водіння;
- б) щоб не перешкоджати іншим зробити правий поворот.

1 { ній антикультури водіїв

60. Разом із сім'єю ви збираєтеся в тривалу поїздку. Після вживання прохолодних напоїв і продуктів харчування буде сміття. Куди його подіти, якщо до найближчої зупинки більше години їзди?
61. Вам необхідно припаркуватися в приміській зоні. Де вибрати місце для стоянки?
- а) На траві;
 - б) де нічого не росте, але є мурашники;
 - в) на вузькому березі біля водойми.
62. Наїзд на тварину є неминучим. Кого вважаєте за краще не задавити?
- а) Бездомного собаку;
 - б) домашню кішку;
 - в) велику птицю;
 - г) нікого.
63. На шляху вашого автомобіля велика калюжа. Як ви вважаєте за краще діяти?
- а) Проїхати швидко;
 - б) проїхати повільно;
 - в) об'їхати по тротуару.
64. Під час перетинання перехрестя в машині розірвало скат. Треба зробити заміну. Де це можна зробити?
- а) Безпосередньо на місці;
 - б) перекотивши машину за межі перехрестя;
 - в) викотивши машину на тротуар.
65. Під час перетинання перехрестя розламався навпіл важіль передньої підвіски. Потрібен ремонт. Де це можна зробити?
- а) Безпосередньо на місці;
 - б) перекотивши машину за межі перехрестя;
 - в) викотивши машину на тротуар.

66. З припаркованого автомобіля лунає голосна музика. Хто пасажери цього автомобіля?
- а) Жінки;
 - б) молоді люди;
 - в) літні.
67. Яке поєднання є більш прийнятним?
- а) Висока культура водіння і низька громадянська культура;
 - б) висока громадянська культура і низька культура водіння.
68. Чим загрожує установка додаткових світлових приладів?
- а) Розрядкою акумулятора;
 - б) зменшенням світлового потоку дальнього світла;
 - в) зменшенням світлового потоку ближнього світла.
69. На багажнику автомобіля, що йде спереду, напис: «Вибач, братуха, що обігнав тебе». Що можна сказати про такого водія?
- а) Працює в торгівлі;
 - б) сидів у в'язниці;
 - в) мріє про великі гроші.
70. На багажнику машини, що їде попереду, напис: «Обережно! Плуताю педалі». Що можна сказати про такого водія?
- а) Малодосвідчений;
 - б) не має естетичного смаку;
 - в) цікавиться мистецтвом.
71. Автомобіль має салон, моторний відсік, кузов. Усе це необхідно періодично мрити. Де найважливіше підтримувати чистоту?
- а) У салоні;
 - б) у моторному відсіку;
 - в) у кузові.

72. Будь-який водій, перебуваючи за кермом, має певну інтуїцію. Чиї дії найлегше передбачати?

- а) Автомобілістів;
- б) пішоходів;
- в) водіїв мопедів.

73. На якій швидкості водій високої культури вважає за краще проїжджати пішохідний перехід?

- а) 10 км/год;
- б) 30 км/год;
- в) 60 км/год.

74. Водії яких автомобілів найбільш дисципліновані?

- а) Таксі;
- б) органів місцевої влади;
- в) міліції.

75. Для водіїв якого транспорту повсякденною є посадка-висадка в зоні перехрестя?

- а) Автобуса;
- б) маршрутного таксі;
- в) легкового таксі.

76. Чи можливий виїзд низкою кількох автомобілів на перехрестя?

77. Чи можна подавати сигнали в таких ситуаціях?

- а) Партнер по дорожньому руху затримується;
- б) заглох двигун;
- в) перешкоджають пішоходи.

Е ,

78. Чому порушив Правила ваш партнер по дорожньому руху?

- а) Відсутній інспектор ДАІ;
- б) низька культура водіння;
- в) дуже квапився.

V



79. Чи обов'язково утримувати свій автомобіль у чистоті?
а) В умовах сільської місцевості;
б) у різних погодних умовах;
в) не є обов'язковим.
80. Водії з високою культурою управляють:⁴
а) автомобілями медичної допомоги;
б) пожежним транспортом;
в) автомашинами інкасації.
81. Якщо автомобіль зрізає кути, безперервно сигналить, їде на червоне світло, не пропускає пішоходів, то найімовірніше, за кермом перебуває:
а) керівник місцевого масштабу;
б) п'яний;
в) працівник міліції.
82. Виїзд на перехрестя на жовте світло небезпечний тим, що:
а) вас ударять;
б) ви ударите;
в) ви зачепите пішохода.
83. Який поворот більш небезпечний?
а) Лівий поворот із правого ряду;
б) правий поворот із лівого ряду;
в) обидва є небезпечними.
84. На дорозі загорівся двигун автомобіля іншого водія. Ви проїжджаєте повз нього. Які ваші дії?
а) Схопите свій вогнегасник і спробуйте допомогти;
б) зупините рух і попросите допомоги в інших;
в) викличете пожежну охорону;
г) поїдете далі.

Економічний аспект культури

85. З якою метою ви експлуатуєте власний автомобіль?
- а) Хобі;
 - б) для заробітку;
 - в) для відпочинку.
86. Яку частку в сімейному бюджеті передбачають такі витрати?
- а) На ремонт;
 - б) купівля пально-мастильних матеріалів;
 - в) на паркування.
87. Який із перелічених чинників зумовлює найбільші затрати бензину?
- а) їзда з відкритим вікном;
 - б) наявність багажника на даху;
 - в) стьобаний «намордник» на капоті.
88. Визначте вартість одного гальмування на своєму автомобілі.
89. Визначте вартість простоювання в автомобільній пробці протягом 30 хв.

Медичний аспект культури

90. У тривалій поїздки водій відчув закахування. Яка може бути причина?
- а) Перевтома;
 - б) тепловий удар;
 - в) спрага.
91. У поїздки водій почав сильно позіхати. ІДо може бути причиною?
- а) Гірська місцевість;
 - б) закахування;
 - в) почуття голоду.

Л

92. Довелося замінювати колесо під зливою, внаслідок цього водій переохолодився. Які засоби найефективніші?

- а) Випити горілки;
- б) тепло вдягтися;
- в) скористуватись грілкою.

93. Через 4 год руху в темноті у водія з'явилася світлобоязнь. Що є найбільш ефективним у такому випадку?

- а) Окуляри;
- б) ліки;
- в) нетривала зупинка.

94. Як повинен діяти водій у разі сильного болю в ділянці серця?

- а) негайно зупинитись;
- б) повернути до найближчої лікарні;
- в) прийняти ліки.

95. За допомогою яких ароматів водій може підвищити ефективність водіння?

- а) Лимона;
- б) пачулі;
- в) ромашки.

96. За допомогою яких ароматів водій може усунути головний біль?

- а) Лаванди;
- б) іланг-іланга;
- в) м'яти.

97. За допомогою яких ароматів водій може зменшити перевтому?

- а) Апельсина;
- б) гвоздики;
- в) герані.

V

і 282.

ШШШ Розділ IV
ШШШШШШШШШШШШШШШШ

Г

Культура руху пішоходів

98. На яке світло світлофора пішохід може перетинати перехрестя?

- а) Жовте світло;
- б) червоне, але немає автомобілів;
- в) зелене, але не обкреслений пішохідний перехід.

99. Перетинаючи вулицю пішохідним переходом, необхідно:

- а) триматися правого боку;
- б) йти з того боку, де менше людей;
- в) лавірувати в потоці.

100. Переходячи нерегульоване перехрестя, треба спочатку:

- а) подивитися ліворуч;
- б) можна не дивитися, якщо немає автомобілів;
- в) подивитися праворуч.

101. Заповнений пішохідний перехід потрібно:

- а) перебігти;
- б) перейти повільно;
- в) перейти в темпі руху інших пішоходів.

102. Чи можна зупинити таксі з проханням підвезти:

- а) у зоні дії знака «Зупинка заборонена»;
- б) на зупинці громадського транспорту;
- в) на пішохідному переході?

103. Пішохід не злякався автомобіля, який близько під'їхав, через:

- а) самовладання;
- б) байдужість;
- в) зайнятість своїми думками.

i

104. Пішохід переліз через огороження проїжджої частини автомагістралі й сміливо кинувся в потік автомобілів. Хто він?

- а) Божевільний;

іві^ЯШ

- б) авантюрист;
- в) лінивий і тому не спускається в підземний перехід

105. Чи можливим є створення за типом ДАІ пішоїдної інспекції (ДПІ)?

- а) Так;
- б) ні;
- в) важко відповісти.

106. Несприйняття пішоходом дорожньої безпеки — це наслідок:

- а) життєвих труднощів;
- б) вияв «стадного» почуття;
- в) виховання.

107. Пішохід, наляканий автомобільним сигналом однієї машини, кидається вбік і потрапляє під колеса іншої машини. Хто винний?

- а) Пішохід;
- б) водій першої машини;
- в) водій другої машини.

Культура руху велосипедистів ;
і водіїв мопедів I

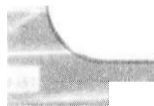
108. Який транспорт найбільш швидкохідний в умовах центру старого міста?

- а) Велосипед;
- б) легковий автомобіль;
- в) мопед.

ІЩ

109. За якої погоди найважче їздити на велосипеді?

- а) Під час дощу;
- б) коли сніжить;
- в) за сильного вітру.



_____у⁰

110. Кого найбільше повинні остерігатися пішоходи?
а) Велосипедистів;
б) водіїв мопедів.
111. Який транспорт найкращий у сільській місцевості?
а) Велосипед;
б) легковий автомобіль;
в) кінний.
112. До чого може призвести куріння за кермом мопеда?
а) Втрати рівноваги;
б) загоряння машини;
в) втрати уваги.
113. Чи повинен водій мопеда намагатися обігнати легковий автомобіль?
а) Повинен, якщо автомобіль рухається повільно;
б) повинен, якщо цьому сприяє обстановка на дорозі.
114. В якому випадку найвища імовірність дорожньо-транспортної пригоди?
а) Коли на велосипеді їде підліток;
б) коли на мопеді їдуть двоє.
115. Хто з велосипедистів найбільш обережний?
а) Середнього віку;
б) літнього віку;
в) ланка.
116. Чи зрівнюють Правила дорожнього руху велосипедистів і водіїв мопедів з водіями автомобілів?
а) Так;
б) ні;
в) роблять це умовно.
117. Де легше перевезти габаритний вантаж?
а) На мопеді;
б) на велосипеді.



118. Щоб уникнути бокового занесення під час рушання мопеда з місця, необхідна:

- а) максимальна швидкість на сухому покритті;
- б) мінімальна швидкість на мокрому покритті.

Виховашш у дітей культури доро і ш ого рух

119. У вашій сім'ї перші уроки культури руху дитині дає:

- а) мати;
- б) батько;
- в) бабуся.

Що є основою їх виховання?

- а) Особистий приклад;
- б) мораль;
- в) емоційність.

120. У ранньому шкільному віці хто найбільше впливає на розвиток культури дорожнього руху в дітей?

- а) Школа;
- б) ДАІ;
- в) сім'я.

121. Вироблення автоматизму в додержанні Правил дорожнього руху більшою мірою пов'язане:

- а) з характером;
- б) з пам'яттю;
- в) з присутністю міліціонера.

Взаємодопомога водії,

122. Двигун вашої іномарки заглох, коли ви перебували за 20 км від міста. Якої допомоги ви чекаєте, стоячи на узбіччі з піднятою рукою?

- а) Запустити двигун;
- б) консультативної;
- в) відбуксирувати авто.

V

123. Ви проїжджаєте повз технічно несправний автомобіль на узбіччі заміського шосе. Чи зупинитеся ви, якщо водій:

- а) жінка;
- б) інвалід;
- в) добре вдягнутий чоловік.

124. Від водія якого транспортного засобу можна швидше очікувати допомоги?

- а) Вантажівки;
- б) автобуса;
- в) легкового автомобіля.

125. На ваше прохання зупинилася машина. Виявилось, що за кермом жінка. Чого очікуєте?

- а) Психологічної підтримки;
- б) буксирування авто;
- в) консультацій відносно того, що потрібно робити.

126. На ваше прохання зупинилася старенька машина з літнім водієм, який легко усунув несправність. Як йому віддячити?

- а) Грошима;
- б) щирою вдячністю;
- в) обіцянками.

127. Якого кольору автомобіль найімовірніше зупиниться на ваше прохання?

- а) Білий;
- б) чорний;
- в) сірий.

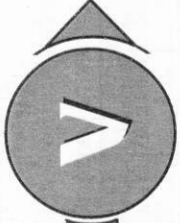
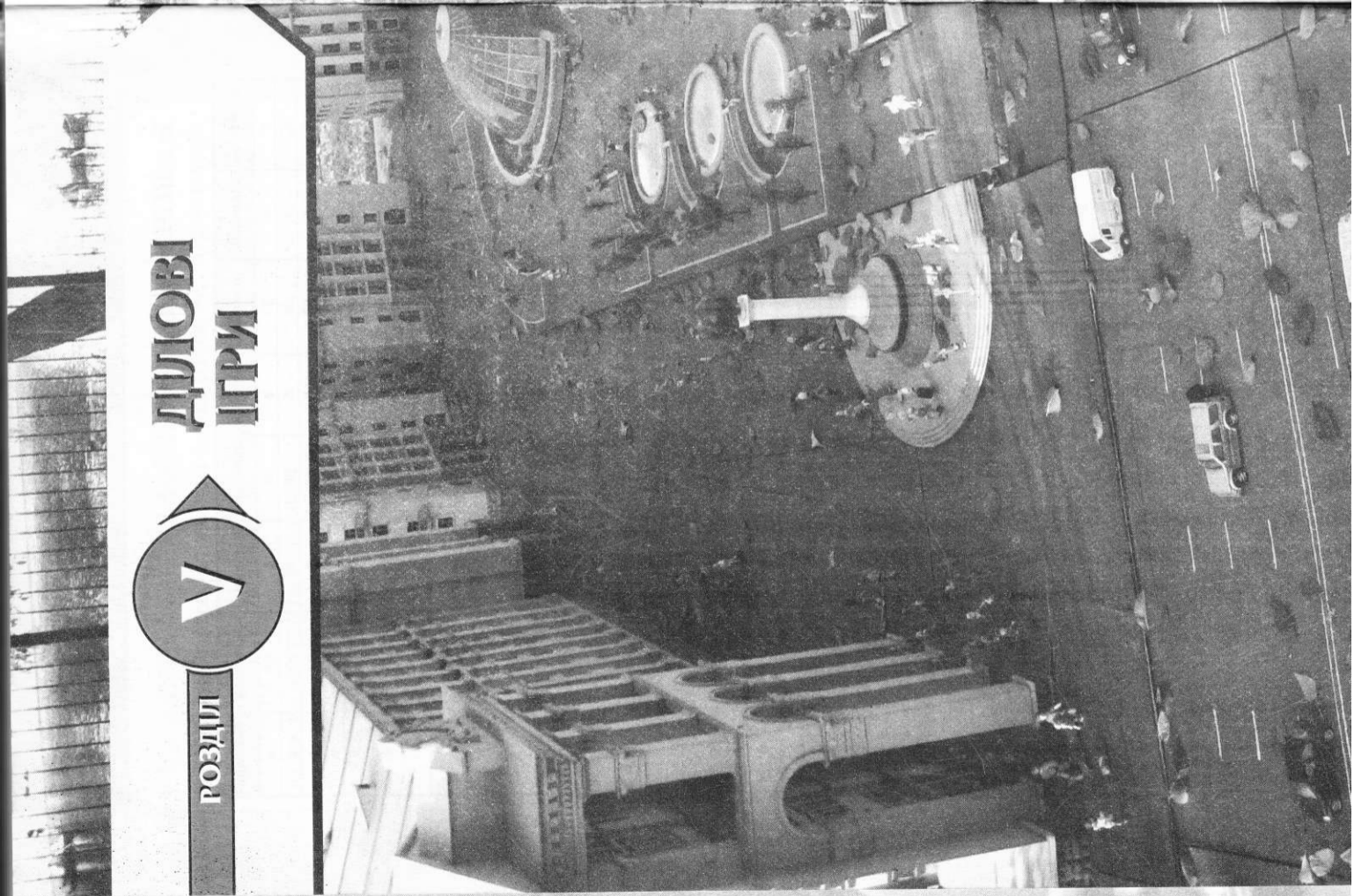
128. Якого кольору автомобіль найімовірніше не зупиниться на ваше прохання?

- а) Жовтий;
- б) синій;
- в) червоний.

ВІДПОВІДІ НА ТЕСТОВІ ЗАВДАННЯ

Запитання	Відповідь	Запитання	Відповідь	Запитання	Відповідь	Запитання	Відповідь
1	в	33	а	65	б	97	а
2	в	34	б	66	б	98	в
3	а	35	б	67	б	99	а
4	а	36	б	68	а	100	а
5	Витримка, чуйність, наполегливість	37	в	69	б	101	в
6	а	38	Правила проїзду перехрестя	70	б	102	б
7	в	39	Обгін	71	б	103	а
8	а	40	Стат. – гордість, туга, страх	72	б	104	а
				73	а	105	-
				74	в	106	в
				75	б	107	б
				76	а	108	в
				77	г	109	в
				78	б	110	б
				79	а	111	в
				80	а	112	б
				81	б	113	а
				82	б	114	б
				83	в	115	в
				84	а	116	б
				85	-	117	б
				86	-	118	б
				87	б	119	-
				88	-	120	в
				89	-	121	а
				90	а	122	а
				91	б	123	а
				92	б	124	а
				93	в	125	а
				94	а	126	б
				95	а	127	а
				96	а	128	б

Говорить неправду



**ДІЛОВІ
ІГРИ**

РОЗДІЛ

Водію доводиться розв'язувати численні складні питання в умовах непевності руху партнерів, порушення ними Правил дорожнього руху, явних і неявних конфліктів. При цьому культуру водіння можна конкретно оцінювати за допомогою формалізованих методів. Тому одним з елементів підготовки водив 1 підвищення їх кваліфікації є проведення ділових ігор.

Ділові ігри — важливий засіб підвищення культури водіння, оскільки вони створюють певну обстановку, в умовах якої учасники повинні навчитися аналізувати і приймати рішення. Активний характер діловим іграм з культури водіння надають елементи суперечностей і суперництва.

I ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ КУЛЬТУРИ ВОДІННЯ

5
i
*
t < Мета: проаналізувати особисту культуру водіння, розробити план її підвищення на найближчий час, попередньо навчити фіксувати власні вияви антикультури, а також уміти передбачати поведінку інших учасників дорожнього руху.
Тривалість — 6 навч. годин.

Вихідні дані про себе. Вік, стаж водія, освіта і спеціалізація, соціальне і матеріальне становище, місце роботи і посада, риси характеру, манера і стиль водіння, стан здоров'я і необхідність лікування, психологічна характеристика особистості, характеристика професійної придатності (уважність, стомлюваність, закачування, дратівливість).

Сценарій

Фрагмент А. Майстерність водія.

Знання Правил дорожнього руху:

досконало
знав, коли складав
іспити в ДАІ
не знаю доповнень
вважаю, що Правила
знати необов'язково

Таблиця 1

Характерні порушення Правил дорожнього руху	Частота порушень		Наслідки	
	Рідко	Часто	Покараний	Не покараний
Не пропускаю пішоходів				
їзда на червоне світло				
їзда на жовте світло				
Обгін справа				
Стоянка біля знака «Зупинка заборонена»				
В'їзд під заборонний знак				
Перевищення швидкості				
Винний у дорожньо-транспортній пригоді				
Постраждав у дорожньо-транспортній пригоді				
Правий поворот з лівого ряду (лівий поворот з правого ряду)				
Інші порушення				

Таблиця 2

Вияв антикультури водія	Частота		
	Часто	Рідко	Ніколи
Сварю партнерів по дорожньому руху			
На зупинці, де не дозволено, вмикаю аварійну сигналізацію			
Не пропущу вперед, навіть якщо попросять			
Не зупинюсь, якщо хтось просить допомогти			
Музику вмикаю на повну силу			
їжджу по траві			
Різкий у поведженні з інспекторами ДАІ			
Інші прояви			

Фрагмент Б.

Розробити план підвищення фахової культури водія,

Таблиця 3

Запитання	Строк	Мета	Література	Сторінка	Примітка

Розробити заходи щодо підвищення культури водія.

Таблиця 4

№	Захід	Строк	Примітка
1	Розробити особисту систему стримування емоцій (зазначити, яких)		
2	Підвищити працездатність і зменшити стомлюваність (яким способом?)		
3	Зміцнити своє здоров'я (яким чином?)		
4	Підвищити свою увагу (як?)		
5	Боротися (яким способом?) з порушеннями Правил руху (зазначити, яких)		
6	Боротися (яким способом?) з порушеннями Правил руху (зазначити, яких)		
7	Боротися (яким способом?) з порушеннями Правил руху (зазначити, яких)		
8	За допомогою способу _____ позбавитися прояву антикультури в _____		
9	За допомогою способу _____ позбавитися прояву антикультури в _____		
10	За допомогою способу _____ позбавитися прояву антикультури в _____		
11	Способом _____ зробити правилом прояв культури водіння у випадку _____		
12	Способом _____ зробити правилом прояв культури водіння у випадку _____		
13	Способом _____ зробити правилом прояв культури водіння у випадку _____		
14	Надати власні пропозиції з розробки заходів		

Фрагмент Б.

Підвищити кваліфікацію:

розробити методику психологічного настрою;
вести облік за підсумками дня та аналізом власних помилок (у довільній формі)»

Фрагмент Г. Провести нараду й підбити підсумки.



ШИКИ КУЛЬТУРИ ВОЛІННЯ

Мета: Визначити необхідні й достатні якості культури водіння в учасників гри, виходячи з індивідуальних особливостей. Кожен гравець повинен оцінити свої якості. За тими показниками, які будуть оцінені мінімально, необхідно розробити заходи щодо поліпшення якостей.

Учасники гри групуються в пари (трійки) для того, щоб рішення приймати на основі обговорення.

Тривалість гри — 6 навч. годин.

Сценарій

Фрагмент А. Скласти перелік вимог з культури водіння. Структурувати показники.

Фрагмент Б. Визначити відносну вагу показників.

Фрагмент Б. Побудувати графік ранжиру показників.

Фрагмент Г. Розробити заходи щодо підвищення показників»

Фрагмент Д. Обговорити результати.

Проведення гри

Кожна група слухачів одержує *таблицю 5*, в якій наведено 12 показників якостей.

Таблиця 5

№	Назва	Структура показника	Оцінка показника
1	Додержання Правил дорожнього руху(визначається за 10 тестовими завданнями програми іспитів із водіння вДАІ)	Усі відповіді правильні Правильні 90 % відповідей Правильні 80 % відповідей	$n_1 =$ $n_2 =$ $n_3 =$
2	Стаж водіння	До 2 років 2–5 років Понад 5 років	$n_1 =$ $n_2 =$ $n_3 =$
-	Стиль водіння	Іду спокійно, обганяю рідко Надаю перевагу різким розгонам і гальмуванню Надаю перевагу маневруванню і зміні полоси руху	
4	Вік	Молодий Середній Літній	$n_1 =$ $n_2 =$ $n_3 =$
5	Здоров'я	Здоровий Не зовсім здоровий Хворий	$n_1 =$ $n_2 =$ $n_3 =$ $n_4 =$
6	Увага	Добра Середня Погана	$n_1 =$ $n_2 =$ $n_3 =$
7	Реакція	Запальний Середня Загальмований	$n_1 =$ $n_2 =$ $n_3 =$
8	Стомлюваність настає за певної умови	Дорога монотонна, і поїзд-ка триває понад 2 год. Поїздка триває більш як 5 год	$n_1 =$ $n_2 =$
9	Ставлення до інших учасників дорожнього руху	Спокійне Критичне Вибухове	$n_1 =$ $n_2 =$ $n_3 =$
10	Уміння усунути полумку	Умію Дещо можу Не вмію	$n_1 =$ $n_2 =$ $n_3 =$
11	Надання допомоги в дорозі, якщо в ній є потреба	Жінці Інваліду Не допоможу	$n_1 =$ $n_2 =$ $n_3 =$
12	Колір мого автомобіля	Чорний Червоний Зелений	$n_1 =$ $n_2 =$ $n_3 =$

Структурні показники *таблиці 5* оцінити в діапазоні 0—5 балів. При цьому кращі показники повинні мати вищу оцінку.

Наприклад.

№	Назва	Структура показника	Оцінка показника
10	Уміння усунути поломку	Умію Дещо можу Не вмію	$n_1 = 3$ $n_2 = 1$ $n_3 = 0$

Потім необхідно визначити відносну вагу кожного показника. Розрахунки і результати подати в таблиці б»

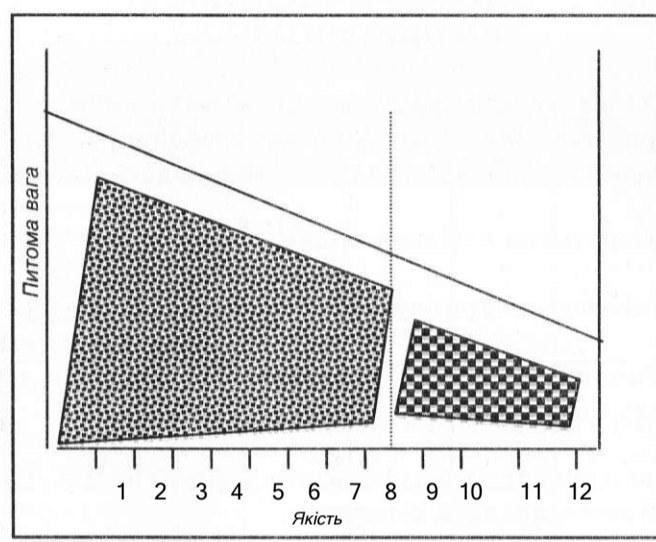
Таблиця 6

№	Назва	Показник	Оцінка показника	Питома вага

Питома вага обчислюється за формулою:

$$\text{П.в.} = \frac{n_i}{n_1 + n_2 + n_3}$$

На наступному етапі формується матриця переваг для ранжирування якостей культури водіння. Для цього будується графік, де по осі абсцис — якість у порядку зменшення питомої ваги, а по осі ординат — їх питома вага.



Щоб знайти межу між необхідними і достатніми показниками, потрібно використовувати коефіцієнт межі, що його задає керівник гри. Звичайно він має розмір від 0,75 до 0,30.

У нашому випадку введено 12 показників якостей при коефіцієнті межі 0,75. Це означає, що межа показників пройде на рубежі $12 \times 0,75 = 9$, тобто 9 показників будуть віднесено до необхідних.

У висновку слухачі розробляють заходи щодо збільшення достатніх показників якостей культури водіння та обговорять їх.

у

ДІТИ – УЧАСНИКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

,1

Мета: привернути увагу батьків до виховання культури руху в дітей з раннього дитячого віку і ознайомити дорослих із методами розробки та реалізації відповідних планів.

IP1(IIII)
• II

Тривалість гри — 6 навч. годин.

Для проведення гри слухачі об'єднуються в пари (трійки).

у,
III

Завдання: розробити план виховання культури дорожнього руху в своїй дитині.

ми

Вихідні дані про себе: вік, освіта, робота і посада, матеріальне становище, риси характеру.

Аналогічні дані навести щодо матері й бабусі, які виходять із дитиною на прогулянки.

яГ

Маршрут прогулянок (перетинання магістралей, площ, користування пішохідними переходами під- і надземними), узагальнені характеристики автомобільних і пішохідних потоків. Екологічний стан маршруту.

!SII

Сценарій

Ід:

Фрагмент А. Зобразити схему маршруту, визначити місця, де необхідно строго дотримуватися Правил дорожнього руху.

Охарактеризувати маршрут на основі емоцій. Скласти технологічну карту проходження маршруту з дитиною для всіх трьох дійових осіб (батька, матері, бабусі).

ш.

Таблиця 7

№	Подолання точки маршруту і її коротка характеристика	Формування емоційного стану			Поведінка, спрямована на сприйняття дитиною
		Стимування	Радість	Псевдорадість	
1	Прямуювання підземним переходом назустріч потоку пішоходів, більшість з яких мають ношу і тачки				
2	Перехід вулиці (з незначним рухом) непішохідним переходом				
3	Перехід вулиці біля зупинки трамвая				

На основі даних *таблиці 7* необхідно проаналізувати поведінку батька, матері й бабусі та заповнити *таблицю 8*.

Таблиця 8

№	Точка маршруту	Вихователь	Кількість прогулянок на місяць	Поведінка	
				Правильна	Неправильна
1	Підземний перехід	Батько			
		Мати			
		Бабуся			
2	Перехід вулиці з незначним рухом	Батько			
		Мати			
		Бабуся			
3		Батько			
		Бабуся			

Фрагмент Б. Розробити план виховання пішохідної культури на основі таблиці 9.

Таблиця 9

Вік дитини	Вихователь			Примітка
	Батько	Мати	Бабуся	
0,5 - 3 роки	У присутності дитини категорично не порушувати Правил дорожнього руху. Ніколи не сварити водіїв, пішоходів, інших учасників дорожнього руху. Відносно всіх учасників дорожнього руху ніколи не висловлюватися критично чи негативно, навіть у разі порушення ними Правил дорожнього руху і культури руху			
3 - 6 років	Постійно розмовляти з дитиною на прогулянці і роз'яснювати їй небезпеку, пов'язану з недодержанням Правил дорожнього руху. На прикладі інших пояснювати негативні моменти і до чого вони можуть призвести			

На основі таблиці 9 провести аналіз і зробити висновок про те, хто з трьох вихователів є найкращим у випадку, якщо дитина: а) дівчинка, б) хлопчик.

Фрагмент В. Обговорити результати і підбити підсумки.

КУЛЬТУРА ВОДІЇВ ТАКСІ

Мета: навчити аналізувати ситуації культури водіння і показати, як під час пасажирських перевезень можна підвищити культуру водія і закласти основу для підвищення техніки безпеки руху.

Тривалість гри — 6 навч. годин.

Сценарій

Вихідні дані: загальна кількість автомобілів — 42, у тому числі:

У «Газель» — 31;
«Мерседес» — 11.

Режим роботи — двозмінний. На кожній машині є 2 водії, які працюють із загальною касою.

Характеристика маршрутів — центральна частина великого міста.

Є гараж, ремонтна зона, офіс.

Посадові особи, в обов'язки яких входить контроль за культурою водіння: директор, інженер з техніки безпеки, інженер з культури водіння, 4 бригадири.

Склад учасників: група розбивається на трійки, їхні ролі: директор, інженер з техніки безпеки, інженер з культури водіння, бригадир бригади «Газель», бригадир бригади «Мерседес». Усього 5 учасників гри.

Сценарш

Фрагмент А. Зібрати дані за характеристикою складу водіїв.

Таблиця 10

Кількість водіїв за віком		
20—30 років	30—40 років	40—60 років

Таблиця 11

Кількість водіїв за досвідом роботи		
до 2 років	2 — 5 років	понад 5 років

Таблиця 12

Період	Підрозділ	кількість порушень Правил дорожнього руху				
		Проїзд перехрестя	Перевищення швидкості	Неправильний обгін	Невиконання вимог інспектора ДАІ	ДТП
Поточний рік	Бригада № 1					
Минулий рік						
Позаминулий рік						
Поточний рік	Бригада № 2					
Минулий рік						
Позаминулий рік						
Поточний рік	Бригада № 3					
Минулий рік						
Позаминулий рік						

Служба культури водіння компанії систематично веде нагляд за рухом таксі на маршрутах. У результаті зафіксовано низьку поведінку. Ці дані наведено в таблиці 13.

Таблиця 13

Період	Підрозділ	Прояви низької культури водіння					
		Зупинка в другому ряду	Зупинка на пішохідному переході	Лавірування в потоці	Не пропустив транспорт зліва	Не пропустив пішоходів	Не витримав інтервалу
Поточний рік	Бригада №						
Минулий рік							
Позаминулий рік							

Фрагмент Б. Охарактеризувати склад бригади за культурою водіння з урахуванням змінності в роботі.

Охарактеризувати ключових осіб, а також водіїв високої культури водіння і водіїв, які виявляють антикультуру.



Завдання для проведення гри.

Проаналізувати стан культури водіння в компанії і розробити динамічну систему її підвищення,

1. Розробити паспорт культури водіння, куди вносити також дані щодо вияву антикультури. Такі паспорти необхідні для водія, для бригади, для компанії.
2. Розробити способи фіксації та опрацювання даних з культури та вияву антикультури.
3. Створити систему заохочення за високу культуру водіння.
4. Розробити план проведення щомісячних тренінгів з культури водіння.

Фрагмент В. На основі даних аналізу керівник гри проводить нараду. Підбиваються підсумки та обговорюються результати.



ПОТРЕБА В НАВЧАННІ

Мета: визначити необхідність навчання культури водіння для конкретних категорій слухачів.

Склад учасників: група розбивається на пари (трійки) слухачів.

Тривалість гри — 4 навч. години.

Вихідні дані наведено в таблиці 14.

Таблиця 14

Кількість слухачів	Вік			Стаж водіння		
	до 20 років	20—40 років	понад 40 років	Немає	до 5 років	понад 5 років
Загальна кількість, у тому числі: чоловіки жінки						

Характеристика викладача: компетентність, ерудиція, педагогічне мистецтво, знання предмета, кругозір, вік.

Сценарій

Фрагмент А. За даними таблиці 15 проаналізувати хід заняття.

Таблиця 15

Ключові питання викладачу	Попередня оцінка, бали	Підвищення оцінки			Зниження оцінки		Скоригована оцінка
		Аргументованість	Актуальність		Докази некоректні	Докази типові	
Стиль водіння							
Манера водіння							
Елемент антикультури							

Фрагмент Б. На основі таблиці 15 скласти матрицю портфельного аналізу

Б	В
А	Г

Інтерес до занять слухачів

Зона А: Заняття нецікаві й погано підготовлені.
Висновок — заняття припинити.

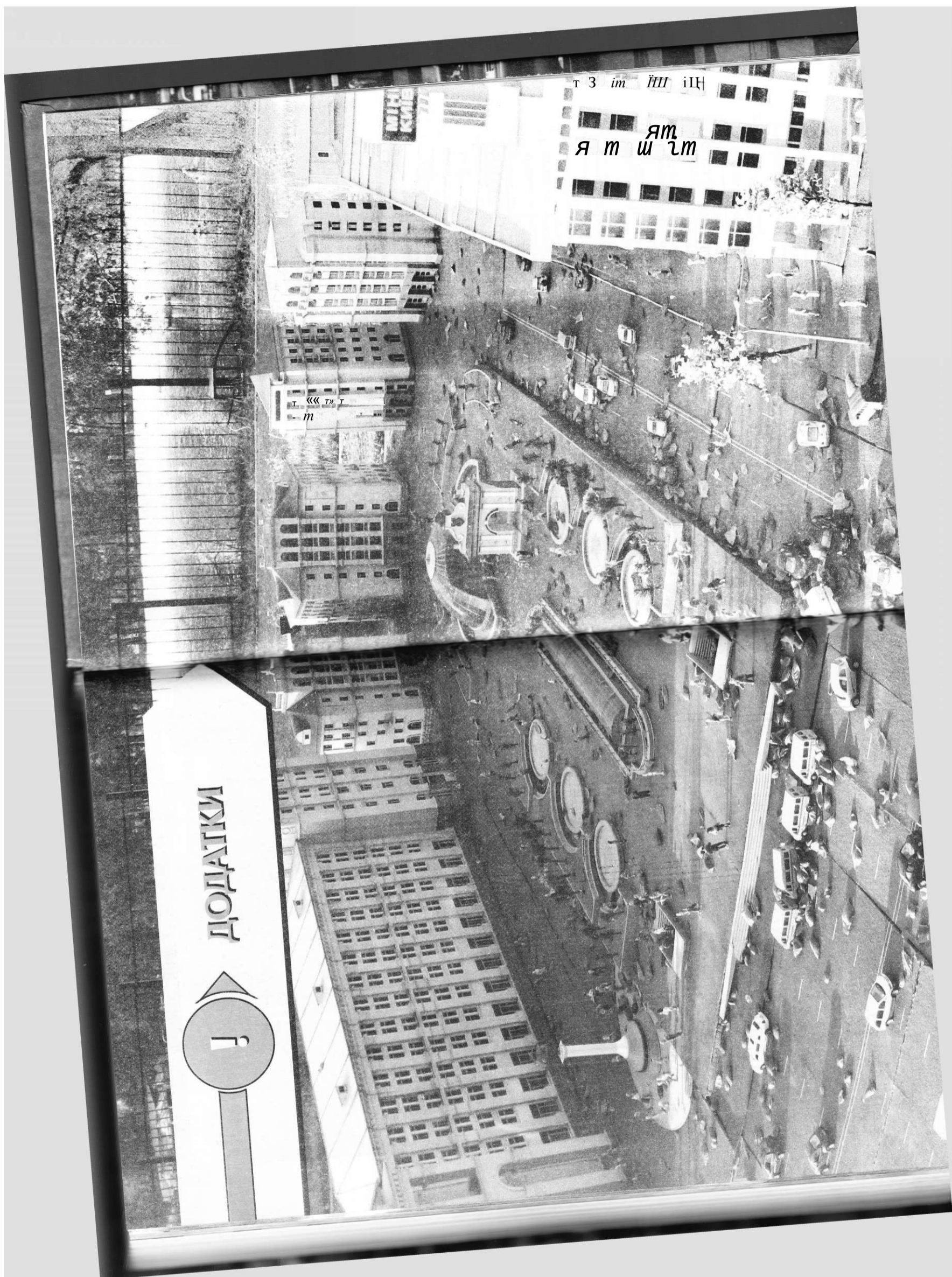
Зона Б: Заняття нецікаві, але добре підготовлені.
Висновок — замінити викладача і продовжувати заняття.

Зона В: Заняття добре підготовлені й цікаві.
Висновок — продовжувати заняття.

Зона Г: Заняття погано підготовлені, але цікаві.
Висновок — продовжувати заняття після поліпшення методичного забезпечення.

Фрагмент В. Підбити підсумки й обговорити результати.





**ВИДИ АДМІНІСТРАТИВНИХ ПОРУШЕНЬ, РОЗМІР
ШТРАФУ ТА ІНШІ СТЯГНЕННЯ
(станом на 1 січня 2003 року)**

Стаття КУпАП	Вид адміністративного порушення	Розмір штрафу та інші стягнення
Ст.121 ч.1	Керування транспортними засобами з несправною гальмовою системою або рульовим управлінням, або переобладнані з порушеннями, або такими, що не пройшли ТО	17-34грн.
Ст. 121 ч.2	Інші несправності, за винятком несправностей, зазначених у ч.1 цієї статті, з якими експлуатація транспортних засобів забороняється	8,5-17 грн.
Ст.121 ч.3	Порушення правил користування ременями безпеки або мотошоломами	3,4-8,5 грн.
Ст.121 ч.4	Керування незареєстрованим (перереєстрованим) транспортним засобом, з підробленим номерним знаком, без номерного знака, або з номерним знаком, що не належить цьому засобу чи не відповідає стандарту	34-85 грн.
Ст.121 ч.5	Повторне протягом року вчинення будь-якого з порушень, зазначених у ч.4	51-136 грн.
Ст.121-1 ч. 1	Експлуатація транспортних засобів, номери агрегатів яких не відповідають записам у реєстраційних документах	17-51грн.
Ст. 121-1 ч.2	Знищені або підроблені номери агрегатів	85-170грн.
Ст.122 ч.1	Перевищення швидкості руху більш як на 20 км/год, проїзд на заборонний сигнал, порушення правил обгону і зустрічного роз'їзду, проїзду перехресть, зупинок транспортних засобів загального користування, початку й зміни напрямку руху, проїзду на спецсигнали	8,5-17 грн.
Ст.122 ч.2	Недодержання водія вимог дорожніх знаків, розмітки, безпечної дистанції, порушення правил зупинки і стоянки, розташування на проїзній частині, руху автомагістралями, пріоритету транспортних засобів загального користування, користування освітлювальними приладами, попереджувальними сигналами, буксирування, перевезення людей або руху тротуарами чи пішохідними доріжками	Попередження або 3,4-8,5 грн.
Ст.122 ч.3	Ненадання переваги пішоходам, а також інші порушення правил проїзду пішохідних переходів	8,5-17 грн.
Ст.122 ч.4	Порушення, передбачені ч. 1, 2, 3 цієї статті, що спричинили створення аварійної обстановки	34-68 грн. або позбавлення права керування на 6-12 міс.
Ст. 122-1 ч.1	Порушення правил групового пересування, зупинки, стоянки в населених пунктах	17-34грн. або позбавлення права керування на 3-6 міс.

Стаття КУпАП	Вид адміністративного порушення	Розмір штрафу та інші стягнення
Ст. 122-1 ч.2	Ті самі порушення, що спричинили створення аварійної обстановки	34 -68 грн. або позбавлення права керування на 6-12 міс.
Ст. 122-2	Невиконання вимоги про зупинку, залишення місця ДТП	136-170грн. або позбавлення права керування на 1-3 р.
Ст. 122-3	Перешкоджання проведення огляду транспортних засобів*	68-102грн.
Ст.123 ч. 1	Виїзд на залізничний переїзд на заборонений сигнал або коли до переїзду наближається поїзд	34-68 грн.
Ст.123ч. 2	Інші порушення, крім передбачених ч. 1 цієї статті	8,5-34 грн.
Ст.123 ч.3	Порушення, передбачені ч. 1 або ч.2, що спричинили створення аварійної обстановки	68-136грн. або позбавлення права керування на 6-12 міс.
Ст. 124	Порушення водіями транспортних засобів ПДР, крім передбачених ст, 123, ч.1 або ч.2 ст. 130, що спричинили пошкодження транспортних засобів	17-68грн. або позбавлення права керування на 3-6 міс.
Ст. 124-1	Ненадання транспортних засобів працівникам міліції та медичним працівникам*	17-51 грн.
Ст.125	Інші порушення ПДР, крім ст. 121-128, ч.1 і ч.2, ст. 129, 139, 140*	Попередження
Ст. 126 ч.1	Керування особами, які не мають права керування, або передача керування особі, яка не має права керування*	34-68 грн.
Ст.126 ч.2	Ті самі порушення, що спричинили ДТП*	68-136грн.
Ст. 126 ч.3	Керування транспортними засобами водіями, які не мають при собі посвідчення та інших документів на керування*	8,5-17 грн.
Ст.127 ч.1	Порушення ПДР пішоходами*	Попередження або 1,7-8,5 грн.
Ст.127ч.2	Порушення ПДР особами, що керують мопедами, велосипедами, а також гужовим транспортом*	3,4-8,5 грн.
Ст.127 ч.3	Ті самі порушення, вчинені особами, зазначеними в ч. 1 або ч.2 цієї статті, які перебувають у стані сп'яніння*	34-68 грн.
Ст.127 ч.4	Порушення, передбачені ч.1 або ч. 2 цієї статті, що спричинили створення аварійної обстановки, або ДТП*	85-170грн.

Стаття КУпАП	Вид адміністративного порушення	Розмір штрафу та інші стягнення
Ст.128	Випуск на лінію транспортних засобів, технічний стан і обладнання яких не відповідають вимогам стандартів, ПДР і технічної експлуатації, переобладнаних без відповідного дозволу, не зареєстрованих або таких, що не пройшли ТО*	34-68 грн. на керівника
Ст. 128-1 ч.1	Порушення або невиконання правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, а також невиконання припису ДАІ*	17-34 грн. на керівника
Ст. 128-1 ч.2	Порушення ч. 1 цієї статті, що спричинили створення аварійної обстановки або ДТП	68-136грн. на керівника
Ст.129 ч.1	Допуск до керування транспортними засобами водіїв, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння	68-136грн. на керівника
Ст.129 ч.2	Допуск до керування транспортними засобами осіб, які не мають права на керування	17-51 грн. на керівника
Ст.130 ч.1	Керування транспортними засобами особами в стані сп'яніння, передача керування транспортним засобом особі, яка перебуває в стані сп'яніння, а також ухилення осіб від огляду на стан сп'яніння	255-340 грн. або позбавлення права керування на 1-3 р.
Ст.130 ч.2	Повторне протягом року керування транспортними засобами особами в стані сп'яніння, ухилення від огляду на стан сп'яніння	340-680 грн. або позбавлення права керування на 2-3 р. з вилученням ТЗ
Ст.132 ч.1	Самовільне використання з корисливою метою транспортних засобів підприємств	17-51 грн. на водіїв, 51-68 грн. на керівника
Ст.132 ч.2	Зберігання транспортних засобів поза встановленими місцями їх стоянки	Попередження або 8.5-17 грн.
Ст.133 ч.1	Порушення правил перевезення небезпечних, великогабаритних та великовагових вантажів на автомобільному транспорті*	8,5-34 грн. на водіїв, 51-139грн. на керівника
Ст.133 ч.2	Провезення транспортними засобами загального користування небезпечних речовин або предметів	8,5-34 грн.
Ст.134	Неоплачене провезення багажу в електротранспорті і автобусах міського, приміського, міжміського сполучення, а також у маршрутних таксі	1,7-34 грн.
Ст.139 ч.1	Пошкодження шляхів, споруд, самовільне зняття, закриття, встановлення технічних засобів регулювання дорожнього руху	51-85грн. на громадян, 68-136грн. на керівника.

Закінчення

Стаття КУпАП	Вид адміністративного порушення	Розмір штрафу та інші стягнення
Ст.139 ч.2	Порушення, передбачені 4.1 цієї статті, що спричинили створення аварійної обстановки, пошкодження ТЗ, вантажів чи іншого майна	51-136грн. на громадян, 68-170 грн. на керівника
Ст.140 ч.1	Порушення норм та стандартів, що стосуються БДР при утриманні шляхів і т. ін., невжиття заходів щодо своєчасного обмеження або заборони руху	17-68 грн. на керівника
Ст.140 ч.2	Порушення посадовими особами визначеного порядку погодження з ДАІ	17-51 грн. на керівника
Ст.140 ч.3	Порушення правил проведеним шляхових робіт	17-51 грн. на громадян, 34-68 грн. на керівника
Ст.140 ч.4	Порушення, передбачені ч.1 або ч. 2 чи ч. 3 цієї статті, що спричинили створення аварійної обстановки, пошкодження ТЗ, вантажів, шляхів, споруд чи іншого майна	51-136 грн. на громадян, 68-170 грн. на керівника

Примітка. Порушення, які позначені зірочкою (*), належать до компетенції ДАІ, всі інші – до компетенції суду.

1. **Александровский Ю. А., Лобастов О. С.** и др. Психогении в экстремальных условиях. – М.: Медицина, 1991.
2. **Артемов В. Л., Батов В. И., Бгажноков Б. Х.** и др. Психолингвистические проблемы массовой коммуникации. – М.: Наука, 1974.
3. **Бегма И. В., Гаврилов З. В., Калужский Я. А.** Учет психофизиологии водителей при проектировании автомобильных дорог. – М.: Транспорт, 1976.
4. **Бена З., Госковец И., Штикар И.** Психология и физиология шофера. – М.: Транспорт, 1965.
5. **Выходец А. М., Кизилова З. А.** Малый маркетинг. – Одесса: Резон, 1998.
6. **Выходец А. М., Кизилова З. А.** Культура и этика взаимоотношений налоговых инспекторов с налогоплательщиками // Вест. Налог. адм. Украины. – К., 1999.
7. **Выходец А. М., Кизилова З. А., Слобязк З. Ю.** Психометрические тесты для водителей. – Одесса: ОЛТЕХ, 2004.
8. **Гусаров С. Н., Выходец А., Кизилова З. А., Слобязк З. Ю.** Культура вождения. – Одесса: ВМВ, 2003.
9. **Дорошенко В. Ю., Зотова Л. И., Лавренко В. Н.** и др. Психология и этика делового общения. – М.: ЮНИТИ, 1997.
10. **Игнатов Н. А., Илларионов В. А., Мишуринов В. М.** Инженерная психология, психофизиология труда и подготовка водителя автомобиля. – М.: Автомобильно-дорож. ин-т, 1979.
11. **Илларионов В. А., Кошелев М. В., Мишуринов В. М.** Водитель и автомобиль. – М.: Транспорт, 1985.
12. **Мойрер Г.** Лекции в «Баварском Доме». – Одесса, 2000.
13. **Новизенцев В. В.** Психофизиология водителя и дорожные условия. – М.: ВНИИБД, 1977.
14. Психический стресс в спорте: Об. материалов II Всесоюзного симпозиума. – Пермь, 1975.
15. Психическое здоровье и пограничные состояния / Под ред. В. К. Смирнова. – Горький: Мединститут, 1983.
16. Психологические исследования общения: Сб. ст. – М.: Наука, 1985.

17. Психологические механизмы регуляции социального поведения: Сб. ст. – М.: Наука, 1979.
18. Психология внимания и мышления: Сб. ст. – Саратов: Госпед институт, 1980.
19. Психология эмоций: Сб. ст. / Под ред. В. К. Вилюнаса, Ю. Б. Гиппенрейтера. – М.: МГУ, 1984.
20. Психотехника на автодорожном транспорте. – М.: Транспорт, 1935.
21. **Beer Michael.** І_еасНозиссеесІ. Мерсигу Візіпезз Рареґбаскз, 1989.
22. **Тогґіндіон Оегек.** Мападетепі {асе іо іасе. Рrіпїісе Hall. – **МУ**; 1_ондоп; Тогопіо, 1991.



Навчальне видання

ВИХОДЕЦЬ Олександр Михайлович,
КИЗИЛОВА Елеонора Олександрівна,
СЛОБЯК Зінаїда Юзефовна

КУЛЬТУРА ТА ЕТИКА
ВОДІННЯ

Підручник для учнів професійно-технічних
навчальних закладів

тендоо > Міністерством освіти і *Україн*

Видано державним коштом.
Продаж заборонено

Редактор *Н. В. Демиденко*
Художній редактор *А. М. Віксенко*
Технічний редактор *Л. І. Аленіна*
Коректор *Л. О. Поповченко*

При оформленні підручника використано фото:
А. Віксенка, І. СиліноКуА. Попович

Підписано до друку 05.02.2008 р. Формат 60 x 90 V
Папір офсет. Гарнітура шкільна. Друк офсет.
Умов.-друк. арк. 20. Обл.-вид. арк. 20.
Наклад 33 100 прим. Зам. №176/02.

І вництво «[Педагогічна]

Свідоцтво про державну реєстрацію
серія ДК № 123 від 17.07.2000 р.
01004, Київ, вул. Басейна 1/2
\\¥Л¥.рес1-ре85а кіеу.иа

Видруковано з готових діапозитивів у ТОВ «Торнадо»
61045, м. Харків, вул. Отакара Яроша, 18