**16 апреля 2020 год**

**Тема. «Основы эффективного общения»**

К сожалению, большинство водителей не знают об этикете на дороге.

Тем не менее, водительский этикет существует, и включает в себя несколько несложных правил в виде простых сигналов или знаков. Конечно же использование данных "правил" не трактуется в книгах по ПДД, им не обучают в автошколах и их не требуется знать для получения водительского удостоверения. Но при движении в городском потоке или по трассам страны, знание этих правил может порой помочь избежать неприятных ситуаций или даже обезопасить Ваше или чье-то движение. Необязательно знать все **"сигналы этикета",** но основные желательно помнить. Как раз несколько основных сигналов, мы и рассмотрим в этой теме. Начнем с простого и наиболее распространенного "сигнала" — **«Моргать дальним»** В данном случае можно разделить этот "сигнал" на две категории:

a) Просьба к водителю попутного транспорта уступить дорогу;
б) Предупреждение водителей встречного транспорта о приближении, например, к препятствию на пути их следования. Хотя это и самый распространенный вариант, но многие не знают, как правильно использовать эти сигналы и часто только запутывают других участников движения, умеющих ими пользоваться.

**«Уступить дорогу»**

Возможно в городском режиме не каждый водитель встречного транспорта обратит внимание на данный сигнал, а вот на трассе могут посчитать предупреждением.

Следовательно для того, чтобы Вас правильно поняли и встречные и попутные водители, согласно правилам этикета, достаточно всего лишь дополнительно включить указатель левого поворота. Если быть наиболее точным, то сначала включают указатель левого поворота, а затем моргают дальним светом. В данном случае правильным считается подача длительного светового сигнала. С точки зрения водительского этикета это наиболее правильный сигнал с просьбой уступить Вам путь. Наиболее распространенные ошибки в данном случае — это интенсивное моргание дальним, приближение в упор к впереди идущему транспорту или наоборот слишком отдаленное использование сигнала.

Интенсивность вспышек, может быть воспринята как другой сигнал, который рассмотрим ниже.

А вот самый частый случай, это когда автомобиль с просьбой уступить дорогу приближается слишком близко к движущемуся впереди транспорту. В этом случае даже правильно поданный сигнал считается нарушением этики, так как может спровоцировать водителя впереди идущего автомобиля на необдуманный поступок с печальными последствиями — он может резко затормозить или, испугавшись, перестроиться не убедившись в безопасности своего маневра. Отдаленно подаваемый сигнал, может быть просто не замечен.

И конечно же не стоит сигналить, если впереди движущееся авто не может вас пропустить, по причине какой либо помехи.

Из перечисленного следует, что просить попутного водителя пропустить Вас, надо на безопасном для обоих водителей, но разумном расстоянии.

Сигнал — предупреждение

Просьба уступить дорогу

С сигналом **"предупреждение",** вроде бы все проще — посигналил — предупредил.

При этом встречный (предупреждаемый) водитель обычно дает "отмашку" рукой — благодарит за предупреждение.

Для этого сигнала считается правильной подача двух — трех коротких вспышек дальним светом. Но и этот сигнал умудряются использовать так, что не всегда поймешь его предназначение.

Основными ошибками, являются попытки предупредить каждого встречного, даже движущейся навстречу колонны автомобилей, предупреждение на слишком удаленной от "препятствия" дистанции или при движении близко к попутному транспорту. Не надо моргать для каждого, просто стоит оценить сколько встречных водителей могли увидеть предупреждение. Также не надо сигналить, если вы отъехали на достаточно большое расстояние. Ведь встречный водитель может посчитать, что Вы или он ошиблись.

В данном случае достаточно пары километров от "препятствия", но также в зависимости от обстановки на дороге и интенсивности движения за вами.

Ну и конечно не следует стараться предупредить встречных, если Вы сами движетесь слишком близко к попутному автомобилю — таким образом, вы введете в заблуждение оба направления. Следует также заметить, что вспышки дальним светом могут применяться и в качестве уступающих сигналов или просьбой пропустить в городском цикле. Например, встречная вспышка дальним спетом в пробке, совмещаемая с включенным поворотником, может означать просьбу пропустить для совершения поворота. Вспышка дальнего в бок или в лицо, когда Вы намерены выехать на полосу движения "моргающего", означает "пропускаю".

В данных случаях не помешает совместить световой сигнал с взмахом руки — жестом указывающим Ваши намерения. Тоже в правилах хорошего тона поблагодарить пропускающего водителя жестом руки как приветствие или сигналом аварийной сигнилизации.

Учтите, сигналить дальним светом в темное время суток, даже правильно используя сигналы — строго запрещено.

Таким образом Вы только навредите другим участникам движения.

**Сигнал — «Не обгоняй»**

**Сигнал — «Благодарность»**

**Сигнал — «Обгоняй (пропускаю)»**

Сигнал ЛЕВЫМ указателем поворота. Используется как предупреждение водителя обгоняющего транспортного средства о том, что в данный момент обгон лучше не производить. Сам сигнал трактуется исходя из ПДД "Прежде чем начать обгон, водитель обязан убедиться в том, что транспортное средство, движущееся впереди, не подало сигнал об обгоне, повороте (перестроении) налево". Само собой не стоит пренебрегать данным сигналом, поскольку водитель обгоняемого автомобиля может видеть то, что не заметил обгоняющий, а может этот маневр помешает ему совершить свое перестроение, объезд препятствия или поворот. Для подачи сигнала достаточно 3 — 4 "вспышки" иначе его можно будет трактовать как указание маневра.

Сигнал ПРАВЫМ указателем поворота. Этот сигнал оповещает водителя транспорта движущегося сзади о том, что его пропускают или о том, что в данный момент можно спокойно совершать обгон. Главное, не перепутать этот сигнал с действительным перестроением или поворотом транспорта включившего "поворотник". Также следует помнить, что если даже вам "сигнализировали" о том, что вас пропускают, нелишним будет самостоятельно убедиться в безопасности обгона. Пропускающий, покажет хороший тон, если в данном случае, по возможности, прижмется правее и слегка сбросит скорость.

Существует еще одно обозначение с использованием указателей поворота — это **предупреждение другого водителя о том, что он забыл выключить сигнал указателя поворота**. Однако использовать данный сигнал стоит только если Вы не введете в заблуждение других участников движения и уверены, что предупреждаемый водитель точно не использует включенный "поворотник" в своих целях. Если же Вы точно знаете, что водитель забыл выключить указатель поворота, то достаточно обогнав его включить и выключить сначала левый, а затем правый указатель поворота вашего авто. Если предупреждаемый водитель не реагирует, то не стоит навязывать свое мнение и "щелкать поворотниками" до тех пор пока он не выключит свой. В принципе этот сигнал больше нужен не предупреждаемому водителю и даже не вам, а скорее для того, чтобы водитель, забывший выключить свой указатель поворота, не сбивал других водителей с толка.

Сигнал аварийной сигнализацией. Этот сигнал используется в качестве благодарности.

Даже если Вам сначала сигнализировали о том, что лучше не обгонять, но сигнал "пропускаю" вы так и не увидели — все равно стоит поблагодарить другого водителя, особенно если он вам действительно помог своим сигналом. Применение не затруднительное — просто обогнав предупреждающего или пропускающего, достаточно на 2 — 3 щелчка включить аварийку. Кстати этот же сигнал можно использовать и в качестве извинения, например, в случае когда Вы совершая маневр помешали кому-то. В любом из случаев стоит помнить, что применение данных сигналов надо предусмотрительно оценивать так, чтобы их использование не ввело в заблуждение других участников движения. Подавая сигнал, не перебарщивайте с количеством "вспышек" указателей поворота или аварийной сигнализации. Также стоит запомнить одно важное правило, если Вы подали сигнал о том, что пропускаете попутного водителя, то не надо увеличивать скорость своего автомобиля. Пропуская кого-либо, постарайтесь не препятствовать его маневру и будьте готовы сбросить скорость если это понадобиться для завершения маневра обгоняющего вас авто.

Теперь рассмотрим несколько правил этикета в темное время суток или на плохо освещаемых участках дорог.

**«Ослепление**». Данный сигнал существует в двух вариантах, один из которых трактуется в ПДД.

Начнем с водительского варианта, который используется для встречных автомобилей.

Необходимо 2-3 раза Выключить и включить ближний свет фар. Никакого дальнего — даже одна вспышка и вы также нанесете вред встречным и возможно попутным участникам движения.

Если предупреждаемый водитель не отреагировал, то не стоит уподобляться дуракам и врубать дальний свет, создавая аварийную обстановку, просто воспользуйтесь правилом из ПДД. Само собой данный вариант предусматривает отсутствие на дороге встречного или попутного транспортного средства движущегося впереди обгоняемого авто.

Если вы приближаетесь к автомобилю, который хотите обогнать, с включенными у вас фарами дальнего света, то вам необходимо переключить их на ближний свет и только после этого приближаться к обгоняемому автомобилю и совершать маневр.

При совершении маневра обгона у вас должен оставаться включенным ближний свет фар.

В тот момент, когда вы поравняетесь с обгоняемым автомобилем можно включить дальний свет и продолжить маневр. В свою очередь обгоняемый автомобиль должен в момент обгона, когда автомобили поравнялись, выключить (если используется) дальний свет фар, и не включать его пока обгоняющий автомобиль не закончит маневр и не покинет зону, в которой дальний свет фар сможет ослепить водителя через зеркала. Если в темное время суток или при плохой видимости Вас обгоняет фура или машина с прицепом, то хорошим тоном считается также указать обгоняющему водителю, что он может перестраиваться, при этом вам он не помешает.

Для этого используется либо кратковременный сигнал дальним светом, либо 2-3 сигнала правым указателем поворота (в том случае если дальним можно ослепить).

**«Просьбы помощи»**

Напоследок рассмотрим несколько распространенных знаков с просьбой помочь.

Эти "знаки" относятся к жестам водителей чаще всего стоящих на обочине дороги.

Но о них также не стоит забывать — ведь каждый из нас не застрахован от лопнувшего колеса или поломки, при которой дальнейшее самостоятельное движение невозможно.

Трос в руке. Само собой означает просьбу "взять на буксир". Обычно просят "дотащить" до сервиса или до ближайшего населенного пункта по трассе. Конечно же у нас сейчас полно возможностей заказать эвакуатор, но не все могут себе позволить такое недешевое удовольствие, особенно на трассе. Канистра в руке или рядом. Вполне объяснимый жест — необходимо топливо. В данном случае не обязательно сливать свое, тем более большинство современных автомобилей имеют защиту от попыток засунуть шланг в бак.

Если человеку с канистрой нужно топливо, то его можно подвезти до ближайшей АЗС. Также водитель с канистрой может просить помочь доехать от АЗС до своего авто, оставленного ранее. Колесо, домкрат, балонный ключ. Этими предметами водитель просит помощи связанной с колесами. Опять же маловероятно, что будут просить вашу запаску. Скорее всего, это все также просьба довезти до ближайшей СТО или шиномонтажа.

Хотя могут быть и другие варианты, например, нужен баллонный ключ, нужен домкрат.

**«Поднятые вверх и скрещенные буквой Х руки».** Мало кто знает об этом, но этот жест применяется при необходимости медицинской помощи. Обычно может понадобиться только таблетка или бинт из аптечки, а может понадобиться и более серьезная помощь.

Неформальное общение водителей – это эффективное и экономное средство донесения информации, понять которое предельно просто. Общение между водителями может осуществляться с помощью световых и звуковых сигналов, а так же жестами.

***Ответьте на вопросы:***

*1.Какое общение между водителями ( вербальное,невербальное)?*

*2.Чем затрудняется общение между водителями?*

*3. Какие приемы общения между водителями?*

**Тема . «Эмоциональные состояния и профилактика конфликтов»**

Кто как реагирует на препятствия при вождении. В описанном выше исследовании КГР у водителей наиболее высокий индивидуальный показатель составил 19 стрессовых состояний за полчаса, т. е. в среднем через каждые 94 секунды – стрессовое состояние. Можно сказать – непрерывный стресс. Кто же эти водители, почти постоянно находящиеся в стрессовом состоянии? К какому типу людей они принадлежат?



Поведение таких водителей характеризуется весьма высокой импульсивностью. Не менее очевидно и то, что эта тенденция (по малейшему поводу приходить в состояние нервно-эмоционального возбуждения) не может не наносить ущерб здоровью. Хорошо, если носителем этой тенденции был начинающий водитель – для него это явление столь же естественное, сколь и временное, преходящее. Но новичков в исследовательской выборке могло быть не более одного, двух. Стало быть, речь идет о людях, импульсивность которых обусловлена врожденной слабостью их нервно-психических процессов. А это фактор постоянный, непреходящий, ведущий к чрезмерным затратам нервной энергии и, следовательно, могущий привести с течением времени к необратимому ущербу для здоровья.

Но это лишь одна сторона проблемы, другая – в том, что водитель со слабой нервной системой может оказаться виновником аварийной ситуации. И не потому, что он преднамеренно нарушает правила дорожного движения, с ним это случается не чаще, чем с другими. Причина в другом. Он может непроизвольно «сорваться» на экстренное действие, которое лишь создает или усугубляет уже возникшую аварийную ситуацию.

Теперь обратимся к тем водителям, которые испытывают нервно-эмоциональный стресс реже других. Минимальный показатель, зарегистрированный в описанном исследовании, составляет 2 случая нервно-эмоционального возбуждения за полчаса, что почти в 10 раз меньше максимального и в 5 раз меньше среднего показателя. И главное, при таком небольшом числе случаев подготовки к экстренному действию каждый из них оказывается не напрасным, он завершается реально осуществляемым экстренным действием. Возникает вопрос, что же это за водители, которым удается платить за психологическую готовность столь умеренную нервно-эмоциональную цену? Во-первых, необходимо, чтобы они обладали «сильной» нервной системой. Во-вторых, у них должны быть хорошо отработанные навыки управления автомобилем, дающие уверенность и возможность сохранять самообладание при усложнении дорожно-транспортной обстановки.

Психологическая классификация «аварийщик о в». Все факторы, обусловливающие склонность водителя (каким он является в тот или иной конкретный момент) к ДТП, в порядке повышения длительности действия и уменьшения возможностей преодоления можно разделить на следующие группы: отрицательные факторы кратковременного характера, относительно устойчивые и постоянные.

К отрицательным факторам, имеющим преходящий, относительно кратковременный характер, относятся кратковременные недомогания (включая утомление) и некоторые психические состояния, которые могут отвлечь внимание водителя от бдительного слежения за дорожно-транспортной обстановкой (острая озабоченность какой-либо проблемой, сильное огорчение, встревоженность или, наоборот, переполненность радостью). Хотя эти факторы создают временную склонность к совершению аварии, т. е. временно повышают вероятность ее совершения, при решении вопроса о том, быть или не быть водителем, они в расчет не принимаются. Реакция на подобные состояния сводится либо к временному прекращению вождения, либо к саморегуляции своего эмоционального состояния.

Относительно устойчивые факторы сохраняют свое отрицательное действие в течение более или менее продолжительного времени. Эти факторы могут изменяться либо в сторону, благоприятствующую надежному вождению (например, недостаток водительского опыта, знаний, умений и навыков, обеспечивающих надежное управление автомобилем, может быть со временем восполнен, в том числе путем специальных занятий), либо в направлении появления или усиления склонности к ДТП (например, недавно пережитый несчастный случай может породить у водителя неуверенность в своих водительских качествах, состояние общей тревожности и таким образом повысить вероятность новых происшествий). Хотя положительные изменения факторов этой группы нередко совершаются как бы сами по себе, без специальных, планомерных усилий водителя, наиболее быстрым, эффективным средством их достижения являются соответствующие занятия и упражнения, целенаправленные действия по самовоспитанию. Это относится не только к знаниям, умениям и навыкам, но и к некоторым чертам личности.

Функциональными состояниями психологи именуют состояние человека, влияющее на эффективность его деятельности, такие, как например, волнение. Первоначальный период обучения вождению обязательно сопровождается волнением. Водителю с любым стажем, так же эмоциональной напряженности. В не меньшей степени на качество вождения так же влияет утомление, которое субъективно переживается как усталость.

Чаще всего конфликт на дороге возникает с нецензурных оскорблений, угроз со стороны одного из водителей… и мелкий конфликт незаметно перерастает в настоящее противостояние с применением физической силы, а иногда – оружия. Психологи называют это «дорожной агрессией», означающей проявления неконтролируемой ярости, которой подвержены некоторые из водителей. Угрозы и физическая сила являются для них своеобразным выходом их негативных эмоций. Если другой водитель показывает вам грубые жесты или ругается бранью, ни в коем случае не отвечайте ему грубостью на это. Лучше всего просто не обращать внимания на его проявления агрессии. Старайтесь не смотреть ему прямо в глаза. Не идите на поводу у оскорбляющего вас, отвечая грубостью на грубость, вы с каждой секундой теряете контроль над собой и позволяете обидчику манипулировать вами. В любом случае сохраняйте спокойствие. Думайте о том, что стресс только отнимет у вас хорошее самочувствие, а постоянный стресс может спровоцировать серьезные проблемы со здоровьем.