

- коли вам необхідно виграти час;
- коли проблема, що виникла, не є суттєвою для вас;
- коли ви не впевнені у правильності ваших дій;
- коли ви не володієте достатньою інформацією з проблеми.

3. Переговорні стратегії спрямовані на вироблення спільного рішення, яке більшою чи меншою мірою задовольняло б інтереси обох сторін:

*стратегія “компроміс” – характеризується прагненням досягти компромісного вирішення проблеми, врахуванням інтересів опонента, обопільними поступками власних інтересів для збереження стосунків і досягнення результату, який би задовольнив обидві сторони. Найбільш ефективною ця стратегія є за таких умов:*

- коли для вас є важливим зберегти стосунки з опонентом;
- при необхідності швидкого або тимчасового рішення.

*Стратегія “спіробітництво” – характеризується визнанням права на існування думки кожної зі сторін, готовністю зрозуміти точку зору іншого, прозорим визначенням власних позицій і пошуком шляхів вирішення проблеми у спільній роботі, прагненням віднайти прийнятне для всіх рішення. Найбільш ефективною ця стратегія є за таких умов:*

- коли проблема не потребує негайного вирішення;
- коли вирішувана проблема є особливо складною і важливою для обох сторін конфлікту;
- коли вирішення проблеми є однаково важливим для обох сторін конфлікту;
- коли у вас з опонентом склалися тісні і давні стосунки.

Отже, про вичерпаність проблеми й остаточне вирішення конфлікту можна говорити лише тоді, коли результатом є прийняте рішення шляхом обопільної домовленості та згоди. Оскільки це дозволяє розраховувати не лише на усунення спірних питань, а й є запорукою подальших продуктивних стосунків з опонентами, внутрішньої гармонії людей.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Бандурка О.М., Бочарова С.П., Землянська О.А. Основи психології управління: Учебник. –Харьков: Ун-т внутр. дел, 1999. – 528 с.
2. Психологія. Учебник / Под ред. А.А.Крылова. – М.: Проспект, 1999. – 584с.
3. Урбанович А.А. Психологія управління: Учебное пособие. – Минск: Харвест, 2001. – 640 с.
4. Управление персоналом / Под ред. Самыгина С.И. – Ростов-н/Д.: Феникс, 2001 – 512 с.
5. Гришина Н.В. Психологія конфлікта. – СПб: Питер, 2002. – 464 с.

Ю.О. РИБАК, А.І. НЕБЕСНИЙ, Л.Я. ФЕЩУР

#### ДОСВІД СКЛАДАННЯ І ЧИТАННЯ ШВИДКІСНИХ РАЛІЙНИХ СТЕНОГРАМ МАЙСТРА СПОРТУ УКРАЇНИ ВІКТОРА ШАПОВАЛОВА

*Розглянутий досвід складання і читання ралійних швидкісних стенограм чемпіона України, МС Віктора Шаповалова, приводяться конкретні практичні рекомендації.*

*Рассмотрен опыт составления и чтения раллийных скоростных стенограмм чемпиона Украины, МС Виктора Шаповалова, приводятся конкретные практические рекомендации.*

*Experience of drafting and reading of rally speed shorthand records of champion of Ukraine, MS Victor Shapovalov is considered, concrete practical recommendations are led.*

Головною проблемою змагальної діяльності на спеціальних швидкісних ділянках (ШД) траси ралі є відсутність випереджаючої інформації про особливості кожного наступного фрагменту дороги. Досвід показує, що візуально запам'ятати всі повороти траси, їх послідовність і тим більше їх особливості навіть при багаторазовому їх проходженні на тренуваннях не вдається і висококваліфікованим гонщикам. Таким чином, гонки «наосліп» змушують гонщиків знижувати швидкість перед поворотами в умовах невизначеності, що не завжди відповідає оптимальному варіанту і, як наслідок, призводить або до невиправданого зниження середньої швидкості руху, або до виходу за критичні межі безпеки, що створює аварійні ситуації. В таких умовах значно підвищується напруженість роботи екіпажу [1].

В сучасних ралі основна боротьба між екіпажами йде на трасах ШД, від швидкості проходження яких і залежить результат змагання. Швидкісна стенограма для екіпажу є єдиним джерелом інформації, яке дозволяє йому якнайшвидше долати трасу ШД під час змагання. Тому якість і зручність запису помітно впливає на якість відтворення швидкісної стенограми штурманом, оскільки швидкісне проходження траси відбувається в умовах гострого дефіциту часу для проваду спортсменами необхідного комплексу умінь і навичок для досягнення результату [2].

Швидкісну стенограму пілота (першому водію) читає другий водій - штурман. Цей спосіб полягає у використанні кодованого опису траси спеціальних ділянок ралі, який включає таку інформацію, як напрямок кожного повороту; його крутизну, довжину прямих відрізків траси ШД додаткову інформацію (дані про перегини дороги, що обмежують видимість, кілометрові покажчики, спуски і підйоми, звуження і інші особливості дорожніх умов, що впливають на швидкість і траєкторію руху автомобіля, або визначаючи небезпеку кожного повороту чи конкретної ділянки дороги) [3].

В широкому розумінні швидкісна стенограма є необхідним інструментом не тільки в ралі, але й в інших видах автомобільних змагань. В кросі, кільцевих перегонах, швидкісному маневруванні навіть при повному запам'ятовуванні поворотів траси відбувається як би уявне диктування майбутньої ділянки траси для своєчасного прийняття гонщиком виважених рішень і вибору способу керуючих дій [4].

Практика показує, що деякі гонщики, навіть маючи за плечима чемпіонські титули в кросі чи в кільцевих перегонах, у ралі не можуть досягти успіху - це явна ознака стенограмних проблем [5]. Тому питання удосконалення системи складання і читання швидкісних стенограм не втрачає своєї актуальності

Досвідчений штурман – чемпіон України, переможець міжнародних змагань, майстер спорту Віктор Шаповалов стверджує, що всі стенограми мають один фундамент, а ось форми у них різні. Все залежить від класу автомобілів. пілотів і досвіду виступів у змаганнях. Чим менша швидкість руху автомобіля, тим довше екіпаж рухається по прямій, а пілот повинен одержувати постійну інформацію, тому доводиться для зручності повторювати віддаль і категорію складності повороту. Наприклад, зв'язка: «**20 L3 100 P2 50**» – що означає «двадцять лівий три сто (після виходу з лівої трійки) сто правий два п'ятдесят» - деякі штурмани при вході в поворот «правий два», повторюють його категорію складності і наступну віддаль.

Зв'язки поворотів з маленькою віддаллю бажано диктувати «в ногу» пілоту, бо лише лічені пілоти можуть запам'ятати більше трьох-чотирьох поворотів у зв'язці. Для того, щоб правильно прочитати стенограму і не збитися, штурману теж потрібно тренуватися, і не тільки диктувати, але й правильно готувати запис, для чого необхідно:

- вибрати зошит у клітинку з щільного паперу, щоб фломастер не переходив на наступну сторінку, з боковим перепльотом металічною спіраллю;
- всі листи одної ШД повинні бути пронумеровані одним кольором (у правому верхньому кутку). Між окремими ШД пропускають один-два листи, щоб їх не переплутати;
- перш ніж почати записувати, краї зошита слід легко пом'яти, щоб вони не злипалися. І надалі, їх можна було б легко перегортати по одній сторінці;
- не можна писати від краю до краю листа (щоб випадково не закрити пальцями потрібний запис, що може призвести до аварії) - з обох сторін слід залишати поля по 2 см;

- висота рядків переважно складає 2 см. або чотири клітинки;
- вгорі посередині листа пишеться назва ШД і її порядковий номер, у наступному рядку – її довжина, покриття і прив'язка, від якої починається стенограма, щоб було легше зорієнтуватися на місцевості;

- в стенограмі необхідно відзначати добре помітні прив'язки, які знадобляться у випадку, коли штурман з якоїсь причини «загубився» у стенограмі; у цьому випадку, він повинен обов'язково попередити пілота;

- стенограму необхідно прописувати не тільки до фінішу ШД, а й за пост «STOP». Особливо це торкається тих постів, за якими на невеликій віддалі знаходяться небезпечні місця (обриви, спуски з поворотами, T-подібний перехресток і ін.) – такий запис знадобиться у випадку виходу автомобіля з-під контролю (аварія гальмівної системи, підвіски, керування тощо);

- кожен лист стенограми закінчується великою відстанню для того щоб був час перевернути лист. Це особливо стосується небезпечних місць, тобто не можна записувати «**P3 40 L1 \* P4 50 L0 100 P1 \* L3 20**» – на одній сторінці, а на наступній – «**L5!**», бо можна не встигнути продиктувати останній поворот зв'язки, і критична ситуація стане майже неминучою. Тому перенесення запису на



наступний лист потрібно робити після великої віддалі (100, 150 і більше метрів) і не страшно, що у деяких випадках списана лише половина сторінки;

- кожен штурман повинен використовувати в стенограмі ті символи, які він розуміє, і які використовуватиме весь час. Не можна в одній стенограмі використовувати різні позначення одного і того ж повороту: **P3** або **ПЗ** або **ПрЗ**: під час гонки, враховуючи психологічну напруженість та інші чинники, це може призвести до помилки, а значить до до програшу або до аварії;

- небезпечні зв'язки та місця необхідно виділити червоним кольором, або підкреслити;
- для запису використовуються фломастери середньої товщини; для основного запису більше підходять чорний або темно синій кольори, як найбільш насичені на білому фоні;

- не можна писати кульковою ручкою, оскільки нею можна порвати папір;

- при написанні використовуйте щільні планшети - це зручно.

Важливу роль відіграє підготовка робочого місця штурмана, а саме:

- вибір оптимального розташування сидіння, аби не перекривати водію огляд з правої сторони, для чого, якщо це можливо, перенести усе сидіння нижче і далі назад. При цьому слід пам'ятати і про комфорт штурмана;

- виготовити бічні кишені для легенди, стенограми, контрольної карти і фломастерів;

- не можна забувати про ноги штурмана, для них потрібно встановити упор, щоб під час руху нерівною дорогою ноги не підкидало, оскільки ланцюгова реакція передається на руки із стенограмою, що може вплинути на якість її читання;

- для участі в перегонах, де ШД проходить в темний час доби, необхідно мати спеціальну штурманську підсвітку, яка, освітлюючи стенограму, не відволікала б пілота і не заважала б йому керувати автомобілем.

Ще кілька важливих рекомендацій:

1. Не використовуйте в стенограмі великі віддалі (більші за 300 м), оскільки візуально їх визначити буде важко, і потрібної динаміки проходження ШД може не вийти, особливо це торкається тих пілотів, які використовують глибоке гальмування.

2. Слід навчитися бачити дорогу, визначаючи, де буде можливе небезпечне місце - це торкається у першу чергу тих, хто стартує, починаючи з другого десятка. На поворотах, які екіпажі «зрізають» узбіччям, весь ґрунт, сміття і мілке каміння викидається на проїжджу частину, тому ці місця стають дуже небезпечними, особливо на асфальті, і їх слід обов'язково позначити у стенограмі.

3. Члени екіпажу самі повинні вибрати, яку вони писатимуть стенограму, оскільки стенограма – це індивідуальна особиста справа кожного екіпажу. Не можна використовувати стенограму іншого екіпажу або користуватися старою (у випадку, якщо траса гонки залишилася торішньою), бо за рік міняються і характеристики автомобіля, і досвід тощо.

4. Слід пам'ятати, що кожен пілот дорогу бачить по своєму: для одного поворот виглядає, як **P0**, для іншого - як **P1**, для третього - це просто пряма ділянка дороги, тому при використанні чужої стенограми можливі непередбачені ситуації.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Сингуринди Э.Г. Автомобильный спорт. - М.: ДОСААФ, 1982. - Ч.1: 304с. Ч.2: 384 С.
2. Коршунов В.А., Головченко О.П. Методические основы авторалли: Учебное пособие. - Омск, ОГИФК, 1989. - 48 с.
3. Сингуринди Э.Г. Авторалли. - М.: ДОСААФ, 1978. - 284 с.
4. Сингуринди Э.Г. Методические основы составления и использования скоростной стенограммы в автомобильном ралли. – Автомобильный транспорт Казахстана, 1980, №2, с.44, №3, с.44 – 45.
5. Рауф Таги-Заде. Стенограмма, как метод общения пилота и штурмана: третья редакция статьи о методах записи раллийной стенограммы. 05.11.2005.– Офіційний сайт команди Free DRIVE. – Режим доступу: \* [http:// www.freedrive.ru/index.php?sec id=8](http://www.freedrive.ru/index.php?sec id=8) (13.01.06).

Р.М.СКАБАРА

## ГЕОПРОСТОРОВІ АСПЕКТИ ОРГАНІЗАЦІЇ ПРОФІЛАКТИКИ НАРКОМАНІЇ У ЛЬВІВСЬКІЙ ОБЛАСТІ

*У статті розглянуто основні аспекти організації профілактики наркоманії у Львівській області.*