

СУЧАСНІ ПІДХОДИ ДО ПСИХОЛОГІЧНОЇ ПІДГОТОВКИ ВОДІВ

У статті розглядаються психоемоційні особливості підготовки водіїв. Проведено дослідження ситуативної й особистісної тривожності, реактивної й спонтанної агресивності, що впливають на безпеку дорожнього руху.

Ключові слова: психологічна підготовка водіїв, емоційний стан, збудженість, агресивність, тривожність.

Психологічна підготовка водіїв тісно пов'язана з підготовкою водіїв до керування транспортними засобами і, на нашу думку, є одним з чинників зниження загальної кількості дорожньо-транспортних пригод (ДТП). Проте, у навчальних закладах МОН України та системи МВС України практично не використовуються сучасні підходи до психологічної підготовки водіїв.

Метою та завданням нашого дослідження стало розкриття значення сучасної психологічної підготовки водіїв, її місця та ролі, проведеного аналізу наукової літератури та експерименту.

Прискорене зростання кількості автомобілів у нашій державі та зріст інтенсивності руху на автомобільних шляхах змушують приділяти особливу увагу питанням безпеки організації руху. Таким чином, найбільше значення набувають питання вдосконалення сучасних підходів до психологічної підготовки водіїв, створення відповідних конструкцій автомобілів, їх вузлів, приладів та агрегатів, дозволяючи максимально використовувати психологічні можливості людини за кермом автомобіля.

Щорічно на земній кулі на автомобільних дорогах втрачають життя близько 1 мільйона 300 тисяч людей, та близько 25 мільйонів людей отримують поранення. В Україні за 2008 рік скоєно близько 63 тисяч дорожньо-транспортних пригод (ДТП) в яких загинуло 10 тисяч та поранено 78 тисяч людей.

Дорожньо-транспортна пригода... З нею у кожного із нас пов'язані уявлення про процес руху автомобілів та інших транспортних засобів на дорогах, що спричинили загибель або поранення людей, пошкодження автомобілів, вантажів в результаті неправильних дій учасників цього процесу руху (водіїв, пішоходів, пасажирів), а також осіб, відповідальних за технічний стан та правильну експлуатацію автомобілів та доріг.

Аналіз статистичних даних свідчить, що великий процент ДТП відбувається з вини водіїв автомобіля, а не за технічної несправності автомобіля або недосконалої доріг. Таким чином, у системі "автомобіль — водій — дорога" самою ненадійною ланкою є "водій — людина". Отже вивчення питань сучасних психологічних особливостей підготовки водіїв — один з основних напрямів у боротьбі з дорожньо-транспортними пригодами.

На основі проведеного нами аналізу наукової літератури при підготовці водіїв автотранспортних засобів приділяється увага вивченню психофізіологічних особливостей професійної діяльності водія. На нашу думку, при сучасних підходах до психологічної підготовки водіїв автотранспортних засобів у науковій літературі недостатньо висвітлені або повністю відсутні питання розвитку процесів пізнавальної сфери та психоемоційних особливостей (негативні емоції, унаслідок яких виникають такі стани як збудженість, тривожність, агресивність) водія, що зумовлює ймовірність зростання кількості дорожньо-транспортних пригод.

У науковій літературі зазначено, що емоції (лат. *emovere* – хвилювати, збуджувати) – це психічні стани і процеси, в яких відображається безпосереднє, ситуативне переживання життєвих явищ, зумовлене їх відношенням до потреб суб'єкта. Емоції виникають як узагальнена чуттєва реакція у відповідь на різні за характером екзогенні та ендогенні сигнали які зумовлюють певні зміни у фізіологічному стані організму – породжують у свідомості людини не образи предметів і явищ, а переживання [8].

На думку О.М. Леонтьєва [4] емоції - це особливий клас психічних процесів та станів, які пов'язані з інстинктами, потребами та мотивами, що відображають у формі безпосереднього переживання (задоволення, радості, страху і т. д.), значущість явищ, що діють на індивіда, і ситуації для здійснення його життєдіяльності. Супроводжуючи практично будь-які прояви активності суб'єкта, емоції служать одним з головних механізмів внутрішньої регуляції психічної діяльності та поведінки, спрямованих на задоволення актуальних потреб.

Без людських емоцій не може здійснюватися процес пізнання навколишнього світу. У нашому житті та в трудовій діяльності емоції є результатом переживань того, що ми пізнаємо, робимо, як ми ставимося до речей і явищ навколишнього світу, до інших людей, до їхніх вчинків, до своєї роботи, до самого себе та своїх дітей.

Серед різноманіття емоційних станів учені виділяють настрої, афекти та пристрасті. Автори характеризують ці стани наступним чином.

Настрої – це тривалі емоційні стани, які можуть продовжуватися інколи цілими днями, тижнями і навіть місяцями. Настрій може бути веселим, радисним, сумним, гнівним, хорошим, поганим і т. д. Настрій залежить від успіхів або невдач, приємних або неприємних подій і навіть розмов, радісних або сумних вістей, фізичного стану. У хорошому настрої людина все сприймає в позитивному світлі, у поганому — в негативному. Настрій впливає на швидкість перебігу уявлень та думок, а також на їхній зміст і спрямованість, що може негативно позначатися на діяльності людини. Проте він може долати смуток, млявість, печаль та зберігати бадьорість навіть в несприятливих умовах. Це має значення і для надійності водія, оскільки сильні негативні та навіть позитивні переживання можуть відволікати його від керування автомобілем.

Афекти називаються інтенсивні, бурхливо перебігаючі та короточасні емоційні спалахи гніву, люті, жаху, радості, горя і відчаю. Інколи людина в стані гніву втрачає контроль над собою і навіть може скоїти злочин. Люди, в яких легко виникають такі афекти, повинні знати, що розвиток їх можна попередити шляхом переключення уваги. Для цього рекомендують такі прості прийоми, як порухувати до двадцяти або двадцять разів стискати та розтискати кисті рук. Особливо небезпечні такі стани для водіїв під час керування автомобілем.

Пристрасть — тривалий та стійкий емоційний стан з вираженим прагненням до певних дій або певного об'єкта. Позитивна пристрасть може бути до музики, поезії, науки, винахідництва, спорту і т. д. Негативна пристрасть виникає до гри в карти, алкоголю, наркотиків і т. ін.

У водія окрім переживань, властивих взагалі кожній людині, можуть виникати виражені емоції у зв'язку з його професійною діяльністю. Керування автомобілем є емоційно насиченим видом людської діяльності. Емоції, що виникають за кермом автомобіля, багато в чому визначають ступінь працездатності водія. Так, наприклад, небезпечна дорожня ситуація може викликати у водія негативні емоції, що пригнічують його психічну діяльність, зниження працездатності. Але ця ж ситуація може підвищити життєву енергію водія, загострити його кмітливість і винахідливість.

Залежно від індивідуально-психологічних особливостей людини емоції можуть бути стійкими або короточасними. Емоційно стійкі водії зазвичай урівноважені люди зі стійким настроєм , що мають глибокі стійкі інтереси. Емоційно нестійкі водії — емоційно неурівноважені люди. Це може виявлятися в нестійкості емоцій, наприклад у швидкій зміні настроїв, або швидкою емоційною притулюваністю.

Спеціальні дослідження показали, що водії емоційно неурівноважені значно частіше є порушниками правил дорожнього руху та учасниками дорожньо-транспортних пригод.

Добре відомо, що для таких професій, як льотчик, машиніст, водій, особи з різко вираженою емоційною збудливістю непридатні, так само як і емоційно пасивні особи. Звідси закономірна вимога систематичного вивчення водіїв у процесі їхньої професійної діяльності з фіксацією уваги на ступінь емоційної збудливості, стійкості емоцій, умінні володіти емоційними станами.

У особливо значущих, відповідальних і загрозованих ситуаціях виникає емоційний стан, який називається стресом.

Цей термін був уведений у 1935 р. канадським ученим Гансом Сельє [9].

Автор увів поняття "евстрес" та "дистрес". Евстрес — це позитивний стрес, при якому відбувається мобілізація резервів організму, що допомагає людині уникнути небезпеки та боротися за життя. Дистрес — це негативний стрес, коли в подібних випадках відбувається різке зниження психофізіологічних можливостей організму, у результаті якого людина нічого не робить для свого порятунку або його безглузді дії лише посилюють небезпечну ситуацію.

Учені вважають, що розподіл стресу на негативний та позитивний є вельми умовний, оскільки багато що залежить від ступеню нервової напруги та його тривалості [2,9]. На їхню думку часто спочатку настає реакція мобілізації, що виражається в підвищенні всіх життєвих процесів (евстрес), а потім, якщо емоційний чинник продовжує діяти, настає виснаження пристосованих можливостей організму та дезорганізація поведінки (дистрес). У небезпечних ситуаціях виникає страх, але ступінь вираження страху в різних людей неоднакова. Дослідники відзначають, що одні можуть здолати почуття страху, іншим це не вдається. В останньому випадку людина втрачає холонокровність та ініціативу, з'являється метушливість, що призводить до необдуманих та неадекватних дій. Найсильніша та найгостріша форма страху — паніка, яка частіше виявляється в групі осіб, але може бути й у однієї людини. Ця форма страху особливо небезпечна, оскільки водії у такому стані втрачає здатність правильно оцінювати обстановку, свої можливості та виконувати необхідні дії для запобігання дорожньо-транспортних пригод (ДТП).

В.К. Віллонас [2] стверджує, що самий кращий засіб проти страху — це міцні, стійкі етичні відчуття, вольові якості водія та його професійна майстерність.

Виникненню негативних емоційних станів сприяють часто і несподівано виникаючі небезпечні ситуації, робота в умовах нав'язаного темпу при дефіциті часу, погана видимість та брак інформації про дорожню обстановку, незадовільний стан дороги, висока відповідальність за пасажирів, часте ухвалення вельми відповідальних рішень, за короткий часовий проміжок, хворобливий стан, стомлення тощо.

Підвищена нервова напруга водіїв з переважанням негативних емоційних станів, на думку В.Ф. Бабюва [1], наголошується при русі в щільному транспортному потоці або в колоні. У таких умовах водії вимушені тривалий час витримувати швидкість транспортного потоку, яка нерідко не відповідає

рівневі його майстерності та психологічним особливостям. Обстановка на роботі, що невдало склалася, або загроза покарання з боку адміністрації, родинні негаразди, конфліктні ситуації в дорозі, також, можуть бути причинами виникнення негативних емоційних станів, що знижують працездатність.

До особливостей діяльності водія вчені відносять такий стан як тривожність, який властивий кожному суб'єктові, причому різного рівня вираженості.

У науковій літературі тривожність трактується, як індивідуально-психологічна особливість, яка виявляється у схильності людини до переживання стану тривоги при очікуванні несприятливого розвитку подій. За стабільністю проявів виявляють особистісну і ситуативну (реактивну) тривожність. Особистісна тривожність – це базова риса особистості, яка формується та закріплюється в ранньому дитинстві і проявляється підвищеним хвилюванням у ситуації, яка загрожує особистості або здається такою. Ситуативна (реактивна) тривожність - це стан особистості в певних умовах, який суб'єктивно характеризується переживанням, напруженням і тривогами, що супроводжується соматичними змінами [8].

За визначенням А.М. Прихожан [7]: "Тривожність – це схильність індивіда до переживання тривоги, що характеризується низьким порогом виникнення реакції тривоги; один з основних параметрів індивідуальних відмінностей. Тривожність зазвичай підвищена при нервово-психічних та важких соматичних захворюваннях, а також у здорових людей, що переживають наслідки психотравми, у багатьох групах осіб із суб'єктивним проявом неблагополуччя особи. Учений розглядає тривожність як емоційно особову освіту, яка, як будь-яка складна психологічна освіта, має когнітивний, емоційний та операціональні аспекти.

Сучасні дослідження тривожності спрямовані на розрізнення ситуативної тривожності, пов'язаної з конкретною зовнішньою ситуацією, і особової тривожності, що є стабільною властивістю особи, а також на розробку методів аналізу тривожності, як результату взаємодії особи з середовищем.

Нами під час дослідження були поставлені задачі: визначити у водіїв транспортних засобів рівень розвитку процесів пізнавальної сфери та їх психоемоційні особливості (негативні емоції, наслідок яких виникають такі стани як тривожність, агресивність збудженість).

Дослідницька робота проводилась на базі Одеського державного університету внутрішніх справ, училища професійної підготовки працівників міліції ГУМВС в Одеській області та автошляхового технікуму Одеського національного політехнічного університету. У дослідженні прийняли участь 334 респонденти.

Методика самооцінки Ч.Д. Спілбергера і Ю.Л. Ханіна спрямована на визначення самооцінки рівня тривожності (реактивна тривожність як стан) і особистісна тривожність, як усталена характеристики людини. Нами вивчалась ситуативна і особистісна тривожність, як показник необхідний усім учасникам дорожнього руху а особливо водіям транспортних засобів, яка спрямована на визначення самооцінки рівня тривожності. Надавались завдання в яких необхідно закрасити відповідний квадрат праворуч, у залежності від того, як ви себе почувате на момент опитування.

Результати дослідження ситуативної тривожності подано в табл. 1.

У ході аналізу отриманих результатів, нами встановлено високий рівень прояву ситуативної тривожності в усіх опитуваних. Найнижчий рівень прояву в курсантів училища професійної підготовки працівників міліції. У цьому ми бачаємо, що з віком в опитуваних трохи зменшується нервова напруга за рахунок адаптаційних процесів, а також наявність деякої песимістичності, прийняття життєвих проблем за відсутності спроб їх дозволу, за рахунок внутрішньої невпевненості, небажання що-небудь міняти за рахунок життєвих стереотипів, що склалися. Найвищий рівень прояву ситуативної тривожності в опитуваних автошляхового технікуму Одеського національного політехнічного університету. Ймовірно, вони обумовлені невпевненістю в собі. Ця думка підтверджується і результатами аналізу бесід з курсантами, незрозумілого страху при необхідності ухвалення рішення, невпевненості в правильності вибору професії.

Таблиця 1

Результати вивчення ситуативної тривожності в процентному відношенні у курсантів навчальних закладів міністерства внутрішніх справ та міністерства освіти та науки

Вид навчального закладу, кількість опитуваних	Кількість (P + m%) набраних балів; рівні вираженості ситуативної тривожності		
	Рівні показників		
	високий	середній	низький
Одеський державний університет внутрішніх справ (n=122)	97,80 ± 1,76	93,57 ± 4,93	90,24 ± 7,22
Училище професійної підготовки працівників міліції (n=115)	96,61 ± 2,84	92,34 ± 6,15	89,80 ± 7,96
Автошляховий технікум Одеського національного політехнічного університету (n=97)	98,92 ± 1,10	93,68 ± 6,10	90,68 ± 8,71
Всього	97,77 ± 1,90	93,19 ± 5,72	90,24 ± 7,96

Також ми відзначаємо, що значні відхилення в людини індивідуального рівня його корисної тривожності вимагають особливої уваги до нього, оскільки можливе виникнення схильності до прояву стану тривоги в ситуаціях оцінки компетентності особистості.

Отже, отримані результати в курсантів, всіх навчальних закладів показали дуже високий рівень прояву ситуативної тривожності. Дуже висока тривожність у курсантів може викликати порушення уваги, іноді координації, що в підсумку може призвести до скоєння дорожньо-транспортних пригод.

Результати дослідження за шкалою особистісної тривожності надано в табл. 2.

Таблиця 2

Результати вивчення особистісної тривожності в процентному відношенні в курсантів навчальних закладів міністерства внутрішніх справ та міністерства освіти та науки

Вид навчального закладу, кількість опитуваних	Кількість (P + m%) набраних балів; рівні вираженості особистісної тривожності		
	Рівні показників		
	високий	середній	низький
Одеський державний університет внутрішніх справ (n=122)	47,87 ± 20,45	29,94 ± 17,19	22,19 ± 14,15
Училище професійної підготовки працівників міліції (n=115)	46,05 ± 21,60	32,90 ± 20,72	21,05 ± 14,45
Автошляховий технікум Одеського національного політехнічного університету (n=97)	52,50 ± 25,70	34,44 ± 23,27	13,06 ± 11,70
Всього	48,81 ± 22,58	32,43 ± 20,38	18,76 ± 13,43

Представлений аналіз вивчення особистісної тривожності виявив у опитуваних усіх учбових закладів високий рівень вираженості, особливо в курсантів автошляхового технікуму Одеського національного політехнічного університету. Даний факт ми пояснюємо наявністю агравації в самооцінці свого стану тривожності: певні життєві проблеми, невпевненість у власних силах і можливостях підсилюють зовнішні, але не внутрішні прояви тривожності. Саме прагнення викликати у відповідь на свої скарги жалість і співчуття і за рахунок цього зміцнитися внутрішньо і зумовлює виникнення в них агравованого емоційного стану особистісної тривожності.

Отже, аналіз вивчення ситуативної і особистісної тривожності в курсантів навчальних закладів Міністерства внутрішніх справ і міністерства освіти і науки України дозволяє нам констатувати високий рівень прояву тривожності. Ми вважаємо, що високий рівень вираженості тривожності в опитуваних може викликати порушення уваги напруга, неспокій з наявністю невротичного конфлікту, а також з невротичними і емоційними зривами, що в підсумку може призводити до збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод.

Оскільки тривожність виникає як наслідок переживання та виникнення стану тривоги, це дозволяє нам розглядати тривожність як один з видів емоційного стану.

Ми вважаємо, що внаслідок виникнення емоційного стану тривожність може спостерігатись як прояв агресії, як один з виходів зі стану тривожності.

У науковій літературі (лат. aggressio) агресія чи напад – це цілеспрямована деструктивна поведінка людини, яка суперечить суспільно встановленим нормам і завдає іншим фізичної шкоди чи спричиняє психологічному дискомфорту (напруженість, пригніченість, страх тощо). Залежно від застосованих засобів агресію поділяють на фізичну (застосування фізичної сили), вербальну (крик, погрози, прокляття), пряму (безпосередньо спрямовану на об'єкт),

опосередковану (поширення наклепів, чуток) [8].

А.В. Петровський вважає, що агресія – це "індивідуальна або колективна поведінка, дія, спрямована на нанесення фізичної або психологічної шкоди, збитку, або на знищення іншої людини або групи людей" [6, с.164]. Автор виділяє три види агресії: реактивну, яка включає в себе експресивну, імпульсивну агресію; ворожу, таку, що характеризується цілеспрямовано-усвідомленим наміром нанесення шкоди іншому; інструментальну, де ціль дії суб'єкта нейтральна, а агресія використовується як один із засобів її досягнення. Готовність суб'єкта до агресивної поведінки розглядається як відносно стійка риса особи - агресивність.

Учені розглядають агресивність як комплексне переживання, що включає цілий ряд емоцій, таких як: гнів, лють, обурення, як властивість особи, що виражається в її готовності до агресивних дій, як поведінка, спрямована проти об'єкта (агресія) [2,6].

О.П. Саннікова [10] вважає, що агресивність у контексті континуального підходу можна представити як систему компонентів, що належать до формально-динамічного, змістовно-особистісного та соціально-імперативного рівнів.

У завдання нашого дослідження входило вивчення не самої агресії, а агресивності (реактивної і спонтанної), як особливого емоційного стану, що виникає у відповідь на афектний спалах, афект, гнів, фрустрацію.

Нами використовувалась проектна методика "Рисувачий тест ДАМ" яка направлена на дослідження внутрішнього стану особи і в першу чергу, його емоційного стану. Зі всіх шкал були вибрані реактивна та спонтанна агресивність. До низького рівня прояву емоційного стану, що вивчається, у кількісному відношенні відповідають умовні бали від 0 до 1,0; середньому – від 1,1 до 2,0; високому – від 2,1 до 3,0 і вище (у сумі по всіх трьох малюнках як максимальну кількість випробовуваний міг отримати не більше 6 балів).

Результати досліджень за шкалою реактивна агресивність представлені в табл. 3.

Таблиця 3

Результати вивчення реактивної агресивності у курсантів навчальних закладів міністерства внутрішніх справ та міністерства освіти та науки (по методиці ДАМ)

Вид навчального закладу, кількість опитуваних	Кількість (M ± m) набраних балів по кожному малюнку		
	дерево	автопортрет	місцевість
Одеський державний університет внутрішніх справ (n = 122)	2,66 ± 0,25	2,77 ± 0,25	3,09 ± 0,29
Училище професійної підготовки працівників міліції (n = 115)	2,55 ± 0,25	2,75 ± 0,21	2,90 ± 0,27
Автошляховий технікум Одеського національного політехнічного університету (n = 97)	2,67 ± 0,24	2,80 ± 0,27	3,25 ± 0,31
Всього	2,62 ± 0,24	2,77 ± 0,24	3,08 ± 0,29

Емоційний стан "реактивна агресивність" у цілому оцінюється нами як "високий", особливо в курсантів автодорожнього технікуму Одеського національного політехнічного університету, де вона досягає майже (2,90±0,27). Отримані результати ми пояснюємо тим, що опитувані періоду зрілості прагнуть контролювати свої внутрішні негативні емоційні стани і не виявляти своє роздратування, збудження у формі агресивності.

Аналіз представлених результатів, у таблиці дозволяє констатувати відносно високі кількісні показники практично в усіх курсантів навчальних закладів по всіх трьох малюнках. При цьому спостерігається тенденція до їх збільшення від першого малюнка "дерево" до третього - "місцевість". Отримані результати дозволяють зробити висновок про поступове наростання збудження в опитуваних усіх навчальних закладів. При цьому найменш виражено, у тих, що навчалися в училищі професійної підготовки працівників міліції. Найбільш виражено в курсантів Одеського державного університету внутрішніх справ і автодорожнього технікуму Одеського національного політехнічного університету.

На нашу думку, виявлений факт пов'язаний у першу чергу із зниженням максималізму, властивого періоду юності і підліткового віку. Висловлена думку знаходить своє підтвердження і в результатах за шкалою "спонтанна агресивність".

Результати досліджень за шкалою спонтанна агресивність представлені в табл. 4.

Спонтанна агресивність, як емоційний стан, виникає раптово. Аналіз результатів показав що в курсантів усіх навчальних закладів має суворо виражений хвилеподібний характер кількісних показників, з так званним "спадом", за цифровими показниками по "автопортрету" і підвищенням по краях – малюнки "дерево" і "місцевість".

Аналізуючи в цілому результати за шкалою "спонтанна агресивність" можна зробити висновок про те, що високий рівень характерний для опитуваних автодорожнього технікуму Одеського національного політехнічного університету, а також у курсантів Одеського державного університету внутрішніх. У тих, хто навчався в училищі професійної підготовки працівників міліції – середній рівень.

Проведений аналіз дослідження дозволяє нам констатувати високий рівень прояву реактивної і спонтанної агресивності в курсантів усіх навчальних закладів Міністерства внутрішніх справ і Міністерства освіти і науки України, що в підсумку може призвести до скоєння дорожньо-транспортних пригод.

Таблиця 4

Результати вивчення спонтанної агресивності у курсантів навчальних закладів міністерства внутрішніх справ та міністерства освіти та науки (по методиці ДАМ)

Вид навчального закладу, кількість опитуваних	Кількість (M + m) набраних балів по кожному малюнку		
	дерево	автопортрет	місцевість
Одеський державний університет внутрішніх справ (n=122)	2,08 ± 0,21	1,39 ± 0,11	2,79 ± 0,27
Училище професійної підготовки працівників міліції (n=115)	1,52 ± 0,13	1,44 ± 0,11	2,58 ± 0,24
Автошляховий технікум Одеського національного політехнічного університету (n=97)	2,56 ± 0,25	1,90 ± 0,23	2,61 ± 0,25
Всього	2,05 ± 0,19	1,58 ± 0,15	2,66 ± 0,25

Даний результат ми пояснюємо тим, що опитувані молодого віку можуть виплескувати своє роздратування, збудження у формі агресивності, а курсанти періоду зрілості прагнуть контролювати свої внутрішні негативні емоційні стани.

Емоційний стан агресія дуже властивий водіям транспортних засобів у ситуаціях недотримання водіями і пішоходами правил дорожнього руху (ПДР), стан нервово-психічної напруги особливий при різкій подачі звукового сигналу [1].

Стосовно контингенту, що вивчається нами, домінуючим є саме полягання емоційного збудження, що виникає через різні чинники (стрес, фрустрація, гнів і так далі), а не сама агресивність у тому вигляді, як її розглядають патопсихологи і психіатри. Чим сильніше збудження, тим більша можливість прояву агресивності індивіда.

Водій з високим емоціональним збудженням драгує кожна дрібниця: пішохід, який поволі переходить дорогу; автомобіль, що заважає обгону; пошкоджені ділянки дороги; заборонний сигнал світлофора тощо. Це небезпечно, оскільки може стати причиною неадекватних дій, які можуть призвести до скоєння дорожньо-транспортних пригод (ДТП). Водій повинен постійно контролювати свої емоціональні реакції і зусиллям волі пригнічувати зайве нервово збудження. Крім того, агресивність як емоціональний стан може виникати за наступних причин: небезпечні аварійні ситуації на автомобільних дорогах, рух в умовах поганої видимості, відповідальність за життя і здоров'я пасажирів, незадовільний стан дороги, погані метеорологічні умови (ожеледиця, сніг, завірюха,

дош), необхідність різкого гальмування і раптова зміна напрямку руху через дорожню обстановку, що створилася. Зайве емоційне збудження і напруга може призвести до ослаблення контролю за своїми діями, отже, і до помилок у виконанні тих чи інших прийомів водіння.

Ми вважаємо, що водія в несприятливій для управління автомобілем стани може призвести грубість або несправедливість, допущені начальниками або товаришами по службі. Серйозне ускладнення обстановки руху і небезпека яка виникла у зв'язку з цим, як правило, викликають зміни психічного стану водія і виникнення негативних емоціональних станів, проте рівень їх вираженості може бути дуже різний. Так, досвідчені, упевнені в собі водії, що володіють твердим і рішучим характером, діють у небезпечній ситуації точно і швидко, у ряді випадків навіть краще, ніж у звичайних умовах. Деякі, частіше не дуже досвідчені, водії діють дуже квалітивно і тому не цілком точно. Недосвідчені водії, проявляють розгубленість, не виконують необхідних дій або замість них виконують зайві, непотрібні дії.

Висновок. На нашу думку при сучасних підходах до психологічної підготовки водіїв автотранспортних засобів необхідно приділяти увагу розвитку процесів пізнавальної сфери – це буде сприяти розвитку вміння приймати адекватні рішення в короткі часові проміжки, що в підсумку буде позитивно впливати на регуляцію емоційних станів. Схоєння водіями дорожньо-транспортних пригод є наслідком невміння водіями в екстремальних ситуаціях (стресових станах) керувати своїм емоційним станом.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Бабков В.Ф.* Дорожные условия и безопасность движения / В.Ф. Бабков. – М.: Транспорт, 1982. – 288 с.
2. *Виллюнас В.К.* Психология эмоциональных явлений / В.К. Виллюнас. – М., 1976. – 268 с.
3. *Иванов В.Н.* Наука безопасного управления автомобилем / В.Н. Иванов. – М.: "Издательство Астрель", 2004. – 141с.
4. *Леонтьев А.Н.* Проблемы развития психики / А.Н. Леонтьев. – [4-е изд.]. – М.: Изд-во Моск. Ун-та, 1981. – 421 с.
5. *Моисеев И.В.* Введение в транспортную психологию: учеб. пособие. Моск. гос. архитектурно-строит. акад. / И.В. Моисеев. – 1996. – 115 с.
6. *Петровський А.В.* Личность: феномен субъективности / А.В. Петровський. – Ростов-на-Дону, 1993.
7. *Прихожан А.М.* Тревожность у детей и подростков: психологическая природа и возрастная динамика А.М. Прихожан. – М.: Московский психолого-социальный институт; Воронеж: Издательство НПО "МОДЕК", 2000. – 304 с.
8. Психологічна енциклопедія / О.М. Степанов. – К.: "АКАДЕМВИДАВ", 2006. – 449с.
9. *Селье Г.* Стресс без дистресса / Г. Селье. – М.: Прогресс, 1982. – 124с.
10. *Санникова О.П.* Эмоциональность в структуре личности / О.П. Санникова. – Одесса: Хорс, 1995. – 334с.

Подано до редакції 06.09.2010
