

ПСИХІЧНІ СТАНИ, ЩО ДЕЗОРГАНІЗУЮТЬ ДІЯЛЬНІСТЬ ВОДІЯ АВТОТРАНСПОРТУ І ВИКЛИКАЮТЬ МОЖЛИВІСТЬ СКОЄННЯ НИМ ДТП

Проаналізовано домінуючі психічні стани, які детермінують дезорганізацію професійної діяльності водія під час управління транспортом в екстремальній ситуації. Зроблено висновок про необхідність діагностики особистісних якостей водіїв з метою профілактичної роботи цих фахівців до безаварійного управління транспортом.

РЯБЕВ С. А. ПСИХИЧЕСКИЕ СОСТОЯНИЯ, КОТОРЫЕ ДЕЗОРГАНИЗУЮТ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ВОДИТЕЛЯ АВТОТРАНСПОРТА И ВЫЗЫВАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ СОВЕРШЕНИЯ ИМ ДТП

Осуществлен анализ доминирующих психических состояний, которые детерминируют дезорганизацию профессиональной деятельности водителя во время управления транспортом в экстремальной ситуации. Сделан вывод о необходимости диагностики личностных качеств водителей с целью профилактической работы этих специалистов по безаварийному управлению транспортом.

RYABEV S. MENTAL STATES THAT DISLOCATE DRIVER'S ACTIVITY AND PROVOKE POSSIBILITY TO COMMIT AN ACCIDENT

Dominant mental states, which determine the disorganization of professional driver's activity while driving a vehicle in an extreme situation, are analyzed. The conclusion about the necessity to diagnose personality of drivers with the aim of preventive work among them for accident-free transport driving is made.

Аналіз причин дорожно-транспортних пригод свідчить, що в цьому процесі задіяна певна сукупність чинників. Встановлено, що 75 % ДТП здійснюється з вини водія [1]. Саме сукупність якостей особистості водія визначає його поведінку на дорозі і найголовніше – його дії в аварійній ситуації.

Водночас більшість питань, пов'язаних з експертною оцінкою дій водія, що скоїв ДТП, на основі якої суд вирішує ступінь його провини, сьогодні здійснюється в рамках судово-автотехнічної експертизи, тобто аналіз психологічного стану водія та його особистісних рис частіше за все відсутній, що обумовлює **актуальність** нашого дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Аналіз літератури свідчить про те, що науковим шляхом дана проблема вирішувалась фрагментарно. Існуючі літературні джерела вміщують результати досліджень переважно фізіологічних або психофізіологічних параметрів водіїв, схильних до скоєння ДТП [1; 2]. В. Ф. Венда стверджує, що безаварійні водії мають слабку нервову систему [2]. Деякі автори аварійність водіїв пов'язують із підвищеною самооцінкою, слабким самоконтролем і тривожністю [1; 3; 4]. Викладене вище свідчить, що проблема ролі особистісних якостей водіїв у скоєнні ними дорожно-транспортних

пригод є актуальною і потребує вирішення науковим шляхом.

Мета нашої роботи – виявити домінуючі психічні стани, які здатні дезорганізувати професійну діяльність водіїв автотранспорту і призвести до скоєння ними ДТП.

Організація та методи дослідження. У дослідженні взяли участь 93 водія міжнародних сполучень віком від 35 до 40 років. Такий підбір водіїв мав на меті дослідити професіоналів.

Крім контент-аналізу професійної документації водіїв, спостереження та інтерв'ювання, застосовувався метод, розроблений Н. А. Курчанським зі співавторами (1990). Цей метод дозволяє диференціювати 35 станів та емоційних переживань, що домінують на різних етапах скоєння водієм ДТП. Використовуючи цей метод, ми отримали можливість отримати від водіїв ретроспективну картину індивідуально-психологічних змін, які дозволяли зробити висновок про стан психіки водія.

Аналіз наукових джерел, у яких досліджувались якості особистості водіїв, що скоїли ДТП, і взагалі психічні стани, які чинять найбільший вплив на його поведінку в процесі управління автотранспортом, дозволяє виділити чотири найбільш дієві стани: психічна напруга; фрустрація; розгубленість; тривога.

Учасникам даного етапу дослідження було

запропоновано опитувальник, у якому виділено 50 емоцій, почуттів, переживань та емоційних станів. Завдання цього етапу – виділити з 50 запропонованих емоцій 10, які, на думку водіїв, спостерігалися в досліджуваному стані (напруженість, фрустрація, тривога, розгубленість), і надалі ранжувати їх за значущістю від найбільш до найменш значущого.

Досліджуваними особами було виділено 36 параметрів досліджуваних станів. Після проведення частотного аналізу їх кількість скоротилася більше ніж удвічі. З огляду на те,

що перераховані в опитувальному аркуші «компоненти» стану були неоднорідні, представляючи психічні явища різних рівнів (від емоцій до мотиваційних складових), нами умовно було виділено 4-рівневу складову: мотивація, активація, установка і власне емоція.

Аналіз отриманих результатів свідчить, що за своїм «емоційним спектром» психічні стани, що вивчаються, дуже близькі. Разом із тим, існує ряд відмінностей, пов'язаних зі специфічним змістом кожного стану (табл. 1).

Таблиця 1

Розподіл водіями психічних явищ та бажань відповідно до наявних 4 психічних станів

Фрустрація	Психічна напруженість	Тривога	Розгубленість
Бажання усунути перешкоду	Збудження	Напруга	Невизначеність
Збудження	Напруга	Хвилювання	Хвилювання
Неспокій	Хвилювання	Неспокій	Сумнів
Готовність діяти	Готовність діяти	Очікування	Невпевненість
Надія	Бажання усунути перешкоду	Небезпека	Розгубленість
Розгубленість	Неспокій	Погані передчуття	Здивування
Рішучість	Роздратованість	Збудження	Неспокій
Активність	Надія	Страх	Напруга
Хвилювання	Пильність	Невизначеність	Бажання усунути перешкоду

1. Аналіз з точки зору представництва тих чи інших компонентів «емоційного спектру» в досліджуваних станах свідчить, що в стані фрустрації перший ранг посідає потреба усунути перешкоду (що відповідає змісту цього стану, відображаючи фіксацію на перешкоді), у той час як у стані психічної напруженості зазначена потреба посідає лише п'ятий ранг, а у стані розгубленості – останній, дев'ятий.

У стані психічної напруженості переважає збудження, яке в стані фрустрації міститься на другій позиції, у стані тривоги – на сьомій і повністю відсутнє у стані розгубленості.

У стані тривоги на першій позиції знаходить напруга, що посідає другу позицію в психічній напруженості, восьму – у стані розгубленості і не відзначена у стані фрустрації.

У стані розгубленості перші ранги посідають переживання невизначеності, хвилювання і невпевненості, позбавлені стеничності.

З точки зору стеничності досліджуваних компонентів спектру лідирують фрустрація і напруженість (по 6 умовних одиниць), далі йдуть тривога (4 одиниці) і розгубленість (2 одиниці).

2. Якщо провести «порівневий» аналіз, то, незважаючи на деяку схожість, можна виявити специфіку кожного стану.

А. Рівень мотивації. Наприклад, тривога, на відміну від інших станів, що розглядалися, не виявляє потреби в усуненні перешкод, надії на зміну ситуації, а виявляється в очікуванні, тобто на даному рівні є «пасивним» станом. Розгубленість на цьому ж рівні виражається в потребі усунути перешкоду за будь-яку ціну, але не супроводжується додатковими компонентами (як у випадках психічної напруженості і фрустрації).

Б. Рівень активації. Якщо порівняти компоненти досліджуваних станів, то до найбільш стеничних, а також позитивно емоційно забарвлених слід віднести психічну напруженість. При цьому необхідно підкреслити, що, крім недостатньо усвідомленого компонента (збудження, напруги), у психічній напруженості, присутня пильність, яка передбачає довільність психічної діяльності. Цілком можливо, що напруга, віднесена до недостатньо усвідомленого компоненту активації, має проміжне становище (тобто існує вплив як несвідомого,

так і свідомого).

Фрустрація на даному рівні має високий енергетичний потенціал, однак активність може бути й неадекватною, оскільки відсутнє «гальмо» у вигляді оцінки ситуації, її контролю, що забезпечується пильністю.

У стані тривоги підвищення рівня активації менш диференційоване, це схоже на орієнтовні реакції, але в той же час наявність напруги може бути підґрунтям для розгортання довільної діяльності.

У стані розгубленості також відзначається підвищення активації, але виключно за рахунок напруги. Таким чином, рівень активації у стані розгубленості (порівняно з іншими) мінімізований.

В. Рівень установки. На даному етапі тільки в стані психічної напруженості і фрустрації чітко відзначається готовність діяти. У стані тривоги і розгубленості цей компонент не виражений.

Г. Рівень емоцій. На рівні емоцій у стані психічної напруженості спостерігаються недиференційовані хвилювання та занепокоєння, а також негативні емоції у вигляді роздратування. Аналогічний спектр спостерігається і в стані фрустрації, однак тут відзначається ще й рішучість.

У стані тривоги збільшується наявність недиференційованих переживань (хвилювання, неспокій, невизначеність), а також ряд негативних емоцій (страх, відчуття небезпеки, погані передчуття).

За кількістю недиференційованих переживань лідирує стан розгубленості (поряд із ним відзначалися хвилювання, занепокоєння, сумнів, невпевненість, здивування і власне розгубленість).

Таким чином, отримані результати свідчать, що, по-перше, фрустрація є самостійним станом, який має свій специфічний зміст, по-друге, стани психічної напруженості і фрустрації тісно пов'язані з цілеспрямованою актив-

ністю. При цьому психічна напруженість здатна позитивно вплинути на результати діяльності, оскільки більше, ніж фрустрація, піддається свідомому контролю. Стан тривоги схожий на орієнтовний рефлекс, оскільки, поряд з активацією, в ньому широко представлені негативні емоції. Найбільш дезорганізуючий вплив на професійну діяльність водія здатний зробити стан розгубленості з огляду на гостру потребу діяти за відсутності готовності до цього і за наявності недиференційованих переживань («стертої модальності»).

Загальним підсумком цього етапу дослідження (вивчення «емоційного спектру» психічних станів) була можливість описати специфіку кожного з досліджених станів за допомогою використаної нами анкети, визначити питому вагу їх складників, а також розглянути психічний стан водіїв на різних рівнях – від емоцій до рівня мотивації.

На основі отриманих даних можна зробити такі **висновки**:

1. Більший ступінь здатності до аварійного керування транспортними засобами і скоєння ДТП мають водії, в структурі особистості яких розгубленість має високий ступінь прояву. Саме цей психічний стан найбільше дезорганізує професійні дії водія в екстремальній ситуації.

Стан тривоги за незначного ступеня вираження може відігравати позитивну роль, але підвищена тривожність викликає негативні емоції і може розглядатись як чинник, що дезорганізує поведінку водія.

2. З метою прогнозування безаварійної їзди водіїв необхідно діагностувати якості їх особистості з урахуванням при цьому ступеня прояву розгубленості та тривожності.

Перспективою подальших досліджень може бути виявлення рис особистості водіїв, які детермінують безпечну поведінку і можливість скоєння ними ДТП.

Література

1. Шипшин С. С. Судебно-психологическая экспертиза состояния водителя по делам о ДТП : автореф. дис. на соискание ученой степени канд. психол. наук : спец. 19.00.06 «Юридическая психология» / Сергей Сергеевич Шипшин. – М., 1998. – 19 с.
2. Венда В. Ф. Психологические факторы надежности управления автомобилями и проблемы общения между водителями / Венда В. Ф., Ротенберг Р. В., Улиханян Г. С. // Психологический журнал. – 1993. – Т. 4. – № 4. – С. 75–87.
3. Говорун В. В. Эффективность применения теста Люшера для диагностики психического состояния водителя / В. В. Говорун // Вісник Харківського університету. – 2001. – № 517. – С. 31–33.
4. Будяк Н. И. Психологические вопросы надежности и отбора водителей автомобилей / Н. И. Будяк, Е. Г. Нагорный // Психологические вопросы безопасности деятельности. – Таллин, 1991. – С. 86–91.

Надійшла до редколегії 27.05.2010