

**Санкт-Петербургский государственный университет**

Выпускная квалификационная работа на тему:  
***СОВЛАДАНИЕ СО СТРЕССОМ ВОДИТЕЛЕЙ, ПЕРЕЖИВШИХ  
ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЕ ПРОИСШЕСТВИЕ***  
по направлению подготовки 37.04.01 - Психология

Выполнил:  
обучающийся 4-го курса  
дневного отделения  
Червонцева Виктория Игоревна

Рецензент:  
старший преподаватель  
Смирнова Татьяна Геннадьевна

Научный руководитель:  
кандидат психологических наук  
Гранская Юлиана Викторовна

Санкт-Петербург  
2018

## Аннотация

В исследовании совладания со стрессом водителей, переживших дорожно-транспортное происшествие, приняли участие 64 водителя, которые являлись участниками ДТП, возрастом от 20 до 48 лет, в их числе 37 мужчин и 27 женщин. Измерялись: социально-демографический статус участников исследования, в том числе стаж вождения, место обучения вождению автомобиля, причины, по которым происходили ДТП, степень виновности водителя, последствия ДТП и способы совладания с ними (авторский опросник); копинг – стратегии (Копинг-тест Р. Лазаруса); преодоление стрессовых ситуаций (тест жизнестойкости С. Мадди). Обработка данных: сравнение средних с использованием критерия хи-квадрат Пирсона, дисперсионный анализ для независимых выборок, корреляционный анализ по критерию Спирмена. Результаты исследования показали, что водители - мужчины и водители - женщины по-разному реагируют на стресс при попадании в дорожно-транспортного происшествия, применяют разные копинг-стратегии при совладании со стрессом. Водители - женщины чаще испытывают эмоциональные последствия после ДТП, переживают чувство страха, а также чаще обращаются за помощью к специалистам, тогда как водители - мужчины больше думают о материальной стороне последствий ДТП и чаще испытывают раздражение и злость. Полученные данные могут быть использованы в практической подготовке водителей в автошколах с учетом гендерных особенностей поведения в экстремальных ситуациях. Водители-женщины требуют дополнительной подготовки и обучения основным действиям при ДТП с целью профилактики травмирующих последствий аварийных ситуаций.

## **Abstract**

To investigate the coping strategies in drivers survived road accident, 64 drivers with road traffic accident experience took part in our study, aged 20 to 48 years (37 males and 27 females). The following characteristics were measured: socio-demographic status, including the driving experience, a place of learning to drive a car, the reasons for which the road traffic accident occurred, the degree of guilt of the driver, the consequences of road traffic accidents and ways of coping with them (author's questionnaire); coping - strategies (Ways of Coping Questionnaire, R. Lazarus, S. Folkman); overcoming stressful situations (Hardiness Survey, S. Maddi). Data analysis: chi – square Pirson's, ANOVA, r- Spearman's. The results showed that males and female drivers respond differently to stress in road traffic accident situations and they use different coping-strategies. Females are more vulnerable than males in an emergency road traffic accident, more likely to have emotional consequences after an accident, experiencing a sense of fear, and also more likely to seek professional help, while males think more about the material side effects of the road traffic accident and are experiencing anger. This data can be used in practical driver training in driving schools, taking into account gender-specific behavior in emergency situations. Female drivers require additional training and education in the main action in a road traffic accident in order to prevent the traumatic consequences of accidents.

## Оглавление

<b>Аннотация</b> .....	2
<b>Введение</b> .....	6
<b>Глава 1. Совладание со стрессом в условиях ДТП.</b>	
<b>1.1. Проблема изучения совладания со стрессом в психологии</b>	
1.1.1. Стресс: понятие, структура.....	8
1.1.2. Типы стрессоров.....	10
1.1.3. Факторы влияния на переживание стресса.....	12
1.1.4. Адаптация к стрессовым ситуациям.....	18
<b>1.2. Механизмы психологической защиты и совладания со стрессом</b>	
1.2.1. Формы психологических защит.....	21
1.2.2. Копинг-стратегии.....	23
1.2.3. Последствия стресса.....	25
<b>1.3. Изучение поведения водителей</b> .....	27
<b>Выводы к главе</b> .....	30
<b>Глава 2. Особенности совладания со стрессом водителей в ситуации дорожно-транспортного происшествия</b>	
2.1. Предмет исследования.....	32
2.2. Описание выборки.....	32
2.3. Цели и задачи исследования.....	32
2.4. Гипотеза исследования.....	33
2.5. Методы исследования.....	33
2.5. Математические методы обработки.....	36
<b>Глава 3. Результаты исследования и их обсуждение</b>	
<b>3.1. Результаты сравнительного анализа совладания со стрессом и переживание последствий ДТП</b>	

3.1.1. Социально-демографический анализ водителей с опытом ДТП.....	37
3.1.2. Результаты сравнительного анализа описания ситуации ДТП	37
3.1.3. Результаты сравнительного анализа последствий ДТП и способов совладания с ними.....	38
<b>3.2. Результаты сравнительного анализа данных по методике «Копинг-тест Лазаруса».....</b>	<b>42</b>
<b>3.3 Результаты сравнительного анализа данных по методике С. Мадди «Тест жизнестойкости».....</b>	<b>44</b>
<b>3.4. Корреляционный анализ</b>	
3.4.1. Результаты корреляционного анализа в группе водителей – мужчин.....	46
3.4.1. Результаты корреляционного анализа в группе водителей – женщин.....	48
<b>Выводы.....</b>	<b>50</b>
<b>Заключение.....</b>	<b>52</b>
<b>Список использованной литературы.....</b>	<b>53</b>
<b>Приложения.....</b>	<b>56</b>

## Введение

Сложно в наше время представить дорожное движение без стресса, вождение автомобиля при ряде факторов может вызвать стресс у водителя. Дорожная обстановка и так требует постоянной концентрации, повышенного внимания, но особое напряжение вызывают загруженность и не обустроенность дорог, хамство участников дорожного движения. Всё это вызывает повышенное нервное напряжение у водителей и особенно у новичков. Однако самой стрессовой ситуацией на дороге считается дорожно-транспортное происшествие (ДТП). Дорожно-транспортное происшествие (ДТП) – это событие, возникшее во время движения транспортного средства и с его участием, которое может повлечь за собой гибель или нанесение увечий людям, повреждение транспортного средства (ТС) или причинение иного материального вреда.

Проблема обеспечения безопасности дорожного движения одна из приоритетных для нашей страны. Ежегодно дорожно-транспортные аварии уносят жизни тысяч людей, а многие получают тяжелейшие физические и психологические травмы, причем, жертвами аварий становятся люди самых разных возрастных групп [10]. По данным статистики ГИБДД Российской Федерации за 2017 год произошло 169432 ДТП, в результате которых погибло 19088 человек, из них 929 детей и получили ранение 215374 человека.

В 2017 году в некоторых регионах Российской Федерации существенно снизились случаи аварий на автомобильных трассах, дорогах и магистралях. И, тем не менее, количество подобных происшествий хотелось бы еще больше снизить, ради того, чтобы меньше гибло людей.

На сегодняшний день существует несколько подходов к снижению аварийности на дорогах, например, ужесточение правил дорожного движения, улучшение качества дорог и подготовки водителей.

Сегодня основной причиной аварий на дорогах остается человеческий фактор (употребление алкоголя, превышение скорости, нарушение правил ПДД

и т. д.) Таким образом, психологический анализ этой проблемы вызывает огромный интерес специалистов разных уровней, занимающихся безопасностью на дорогах. [10]. Исследования способов совладания со стрессом в момент ДТП, и внедрения эффективных профилактических программ, поможет снизить уровень стресса водителя после ДТП.

В России, люди, подвергшиеся витальной угрозе, не так часто обращаются за помощью, как к психиатрической, так и к медицинской помощи. За помощью обычно обращаются тогда, когда тревога и переживания становятся невыносимыми и человек понимает, что он находится на грани самоубийства и больше не может так жить.

Следует помнить, что жизнь по своей природе травматична. Травмы никогда не проходят бесследно и оставшийся «след» может стать причиной невыносимых страданий и провоцировать все известные формы психопатологии.

Цель исследования – изучение совладания со стрессом водителей, переживших ДТП.

Объект исследования – водители, пережившие ДТП.

Предмет исследования – совладание со стрессом, переживание последствий ДТП, копинг – стратегии, жизнестойкость.

Задачи:

а) изучить копинг-стратегии водителей в ситуации дорожно-транспортного происшествия;

б) изучить гендерные различия при совладении со стрессом;

в) провести сравнительный анализ переживаний последствий ДТП и показателей жизнестойкости водителей-женщин и водителей-мужчин;

г) провести анализ взаимосвязей показателей переживания последствий ДТП, копинг-стратегиями, показателями жизнестойкости в группах водителей-женщин и водителей-мужчин.

## **Глава 1. Совладание со стрессом в условиях ДТП**

### **1.1. Проблема изучения совладания со стрессом в психологии**

#### **1.1.1. Стресс: понятие, структура**

Понятие стресса изучается в науке давно и с момента своего появления претерпело значительные изменения, связанные как с расширением сферы его применения, так, и с фундаментальным изучением различных аспектов этой проблемы. Основоположником учения о стрессе является канадский ученый Г. Селье. Он рассматривал стресс как состояние неспецифического напряжения в живом организме, вызванное любым внешним повреждающим фактором, независимо от его природы. На данный момент существует несколько подходов к пониманию понятия стресса.

Согласно дифференциации, предложенной J.R. Nitsch в 1981 году, стресс – это многозначное понятие, включающее четыре основных значения:

а) как событие, несущее дополнительную нагрузку. В данном случае стресс является ситуативным, раздражающим феноменом, который отягощает, усложняет течение событий.

б) как реакция - стресс может быть реакцией на определенное событие и в этом случае называется эмоциональной реакцией, связанной со стрессом (стрессовым переживанием).

с) как промежуточная переменная между раздражителем и реакцией на него.

д) как трансактный процесс. В данном случае, стресс представлен процессом столкновения индивида с окружающим миром. Стресс как трансактный процесс начинается со специфической оценки какого-либо события и собственных ресурсов по его преодолению. В результате формируются связанные со стрессом эмоции, возникают адаптивные реакции (копинг). В этом случае стресс является процессом, который протекает в постоянном взаимодействии индивида с окружающим миром.



Структура стрессового эпизода (как микрособытия повседневной жизни после воздействия стрессора) может быть представлена последовательностью его элементов:

- a) Осознание стрессора и его оценка;
- b) Нарушение гомеостаза, связанные со стрессом эмоции и процессы познания;
- c) Копинговое действие (реакция);
- d) Результат копинга и новая оценка ситуации (с возвращением к первому элементу данной структуры при неуспешности копинга).

Стрессовые реакции могут быть физиологическими, поведенческими, когнитивными и эмоциональными.

Типичными эмоциональными стрессовыми реакциями являются переживания страха, печали или гнева. Когнитивными последствиями стресса могут быть нарушения концентрации внимания, расстройства запоминания, ошибки мышления. Поведенческие реакции обычно делятся на бегство и нападение.

Когда происходит стрессовое событие, нарушается гомеостаз организма. Нарушение начинается с восприятия стрессора. Стрессоры прерывают целостность характеристик определенной ситуации. Эти внутренние или внешние изменения своей интенсивностью и продолжительностью создают условия для ответа организма. Характеристики стрессора могут различаться по их восприятию организмом. По своему происхождению стрессоры бывают внутренними и внешними. Нарушение гомеостаза зависит от характеристик стрессора и от восприятия его организмом. В ответ на полученное расстройство организм реагирует адаптивными ответами или (в зависимости от типа и продолжительности расстройства) адаптивными действиями, которые являются целенаправленными и потенциально осознанными. Стрессовым эпизодом называется последовательность «ситуация-поведение» или «ситуация-

действие», которая включает непосредственный положительный или отрицательный результат [34].

### **1.1.2. Типы стрессоров**

В зависимости от размера негативной валентности и времени, требуемом на реадaptацию различают повседневные сложности (трудности, неприятности) или повседневные микрострессоры, критические жизненные или травматические события и хронические стрессоры.

Время, требуемое на реадaptацию, при повседневных сложностях составляет минуты или часы, при критических жизненных событиях — недели или месяцы, хронические стрессоры иногда делятся годами.

Под повседневными сложностями понимают стрессовые события повседневной жизни, которые вызывают нарушения самочувствия и ощущаются как угрожающие, оскорбительные, фрустрирующие или связанные с потерями. Иногда повседневные сложности рассматриваются как еще более мелкие жизненные события, обладающие высокой вероятностью возникновения в жизни индивида, например, А. Каннер и соавторы в качестве повседневных стрессовых нагрузок выделяют следующие наиболее часто встречающиеся проблемы: недовольство собственным весом и внешностью, состояние здоровья кого-то из членов семьи и возникающая из этого необходимость ухаживать за ним, досадные недоразумения, связанные с ведением хозяйства, повышение цен на потребительские товары, стресс на работе, денежные заботы, оплата налогов и т. д. Кроме этого, повседневные сложности можно регистрировать и категоризировать таким образом: рабочие стрессоры (излишек работы; конфликты на работе, сжатые сроки выполнения и т. д.), межличностные и социальные стрессоры (конфликты в семье, трения с соседями, лицемерие и т.д.), ролевые стрессоры (например, двойная роль — быть домашней хозяйкой и заниматься профессиональной деятельностью). По мнению Р. Лазаруса и его единомышленников, в жизни имеют место не только отрицательные повседневные события, но, и так называемые духовные

подъемы, которые сопровождаются положительными эмоциями и переживаниями и, возможно, способствуют буферизации отрицательных событий и стрессов (уменьшению вероятности подверженности им посредством защиты) [1].

Критические жизненные события удовлетворяют следующим трем критериям: 1) их можно датировать и локализовать во времени и пространстве, что выделяет их на фоне хронических стрессоров; 2) требуют качественной реорганизации в структуре «индивид — окружающий мир» и этим отличаются от временной, преходящей адаптации; 3) сопровождаются стойкими аффективными реакциями, а не только кратковременными эмоциями, как это регулярно случается в повседневной жизни [26]. При критических жизненных событиях требуются более высокие затраты и более продолжительное время на адаптацию, чем это необходимо при действии повседневных микрострессоров [26]. Критические жизненные события называются нормативными, если их можно предсказать в силу того, что они имеют биологическую или культурную природу (например, пубертатный возраст, поступление в школу) и с большей или меньшей вероятностью наступают у всех членов определенного культурного сообщества. Соответственно ненормативные критические жизненные события отличаются внезапностью и непредсказуемостью, например, неожиданная смерть кого-то из близких. Критическими могут оказаться как позитивные (желаемые, социально связанные с позитивным значением — брак, рождение ребенка и т. д.), так и негативные (нежелательные, сопровождаемые преимущественно негативными эмоциями — печалью, страхом и др.) жизненные события [1].

Понятие «хронические стрессоры» определяется временной протяженностью стресса. В противоположность дискретным и ограниченным по своей длительности критическим жизненным событиям и повседневным стрессорам хронические стрессоры продолжаются более длительное время и, по мнению большинства исследователей (Перлин и Шулер), представляют

собой постоянно повторяющиеся тяжелые испытания (например, нагрузки на работе или в семье, часто называемые также хроническим напряжением) [33]. Но под хроническим стрессором можно также понимать затянувшиеся нагрузки, возникающие по вине дискретных событий (например, развода).

Ситуация дорожно-транспортного происшествия относится к ненормативным, так как является непредсказуемой, негативным, критическим событиям, которые требуют адаптации субъекта стресса и сопровождается стойкими аффективными реакциями.

Эмпирические работы показывают, что наносить вред здоровью и самочувствию могут как интенсивные, более или менее короткие стрессовые жизненные события, так и длительные последствия дискретных стрессоров, а также хронические стрессоры.

### **1.1.3. Факторы влияния на переживания стресса**

На данный момент известно, что люди неодинаково реагируют на идентичные стрессоры. Сложность точного предсказания последствия воздействия стрессовых факторов связана с тем, что между стрессорами и их последствиями опосредованно действуют другие факторы. К таким факторам относятся качества стрессоров, личностные свойства, компетентность в преодолении нагрузок (тенденции копинга) и социальные факторы (социальная сеть, социальная поддержка).

Исходными пунктами являются стрессоры. Главный опосредующий фактор со стороны индивида – это процесс оценки, представляющий собой суждение о событиях с различных точек зрения (контролируемость, каузальные атрибуции, ресурсы и т. д.). Вид и интенсивность стрессовых реакций определяются оценками, вместе с индивидуальными процессами приспособления к стрессам и их преодоления. [24]. Усилению или ослаблению стрессовой реакции могут способствовать свойства личности и социальные факторы, влияя на ее тип, интенсивность и длительность. Усилят эти факторы стресс или смягчат его — зависит от многих обстоятельств, в том числе и от

типа стрессора, а также от особенностей самих факторов и их взаимодействия с другими, видоизменяющимися или опосредующими переменными.

Элементы стресса испытывают постоянно все люди, кто активно включен в социальную жизнь, связанную с дефицитом времени, необходимостью принимать решения, информационной перегрузкой. Первичная когнитивная оценка стрессора начинается с момента его воздействия на личность. На основании таких познавательных психических процессов, как память, внимание, воображение, создавшаяся ситуация рассматривается как угрожающая или благоприятная, формируется соответствующая ответная реакция. По мнению В.А. Бодрова форма ответа на стрессогенное воздействие вырабатывается индивидом по мере того, как он продолжает взаимодействовать с ситуацией через процессы идентификации и оценки сигналов, выработки стратегии поведения [6]. Понять механизмы стресса можно только с учетом реакции личности, преодолевающей его «природных» свойств нервной системы, ее устойчивость к интенсивности и длительности воздействия стрессогенной ситуации, возможности барьера психической адаптации [15].

С позиций изучения контроля представляет интерес концепция «контролирования/притупления» С. Миллера. Выраженная тенденция к контролю имеется у людей, которые в преддверии опасных или неизвестных ситуаций, например, перед экстремальным отдыхом, предстоящем лечении, занимаются поиском новой информации. Другая категория людей, так называемые «притупляющие», наоборот, предпочитают в аналогичных ситуациях отвлечься, разрядиться или избежать информации [31].

Одной из характеристик ситуации служит ее изменчивость как объективная вероятность изменения ситуации вследствие ее собственной динамики, без участия личности. Примером стрессора высокой степени изменчивости является поведение людей холерического темперамента, гневные упреки которых быстро прекращаются без какого-либо вмешательства.

Важной характеристикой является вероятность повторения события в течение определенного времени, продолжительность и временная перспектива (прошлое, настоящее, будущее) события.

Больше возможностей для выживания имеет человек с точными когнитивными представлениями о ситуации, так как человек с искаженными представлениями о реальности не способен контролировать стрессор, а результат адаптивного поведения будет в значительной степени зависеть от степени контролируемости стрессора. Стрессор не обязательно должен быть локализован вне организма [1]. В исследовании С.Е. Борисовой «Влияние психологических установок на безопасность дорожного движения», 14% опрошенных утверждают, что важно обучать поведению в экстремальных ситуациях, а именно посещение мест дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, просмотр видеосюжетов, наглядно демонстрирующих процесс и результат (последствия) дорожно-транспортного происшествия [7].

Исследователи в области психологии контроля вместо характеристик контролируемости и неконтролируемости ввели понятия, позволившие расширить концепцию когнитивной психологии о восприятии стрессора. Эти понятия ввел Мартин Селигман, разработавший гипотезу о психологическом значении предсказуемости и непредсказуемости внутренних и внешних ситуаций. По мнению исследователя, в случае столкновения организма с непредсказуемым безусловным стимулом, усиливается состояние хронической тревоги. Если же стимул может быть предсказан, например, в результате фобической реакции, а индивид не готов решить возникшие проблемы, можно говорить о неконтролируемости события [1].

Главным теоретическим показателем модели стресса считают объективную контролируемость ситуации. В человеческой популяции эволюционно сложилась достаточно высокая контролируемость специфических ситуаций. Но следует учитывать характер ситуации – смертельная болезнь

объективно поддается слабому влиянию, но любые менее травмирующие ситуации более контролируемы [34].

Изучение роли личностных факторов в экстремальных условиях деятельности и при развитии стрессового состояния обычно проводят с точки зрения особенностей осуществления их регуляторных функций. Наибольший интерес вызывают вопросы личностной детерминации эмоциональной устойчивости, так высокая эмоциональная стабильность способна обеспечить малую выраженность стрессовой реакции. К личностным признакам, влияющим на поведение при стрессе, принадлежит также стиль защиты, например, интеллектуализация – это предотвращение опасности с направленностью внутрь, а бдительностью наружу.

Феноменологию, отражающую различные аспекты личностного потенциала, в разных подходах в зарубежной и отечественной психологии обозначали такими понятиями как воля, сила Эго, внутренняя опора, локус контроля, ориентация на действие, воля к смыслу и др. Наиболее полно, с точки зрения Д.А. Леонтьева, этому понятию в зарубежной психологии соответствует понятие «жизнестойкость» *hardiness*, введенное С.Мадди. Через углубление аттитудов включенности, контроля и вызова (принятия вызова жизни), человек может одновременно развиваться, обогащать свой потенциал и совладать со стрессами, встречающимися на его жизненном пути. Понятие «*hardiness*» отражает, с точки зрения «психологическую живучесть» и расширенную эффективность человека, а также является показателем психического здоровья человека [21].

«*Hardiness*» воздействует на ресурсы совладания через повышение самоэффективности. Люди, имеющие высокие показатели «*hardiness*», имеют большее ощущение компетентности, более высокую когнитивную оценку, более развитые стратегии совладания и испытывают меньше стрессов в повседневной жизни [2].

Также комплексно со стрессом связана самооценка личности. Индивиды с достаточно высокой самооценкой, как правило, не будут реагировать на многие раздражители как эмоционально тяжелые или стрессовые. При возникшем стрессе они справляются с ним лучше, чем лица с низкой самооценкой, что дает человеку дополнительную информацию о своих возможностях и способствует дальнейшему повышению самооценки. Люди с низкой самооценкой имеют высокий уровень страха или тревожности под действием угрозы и воспринимают себя как имеющих неадекватные способности для того, чтобы противостоять ей. Негативное самовосприятие препятствует борьбе с трудностями, заведомо исходя из невозможности справиться с ними. В то же время, Я. Рейковский считает, что у лиц с адекватной самооценкой самый высокий уровень устойчивости к стрессу.

Одной из главных личностных характеристик, способных влиять на адаптацию индивида в сложных жизненных обстоятельствах, является локус контроля. По мнению некоторых авторов, локус контроля является одной из самых важных личностных переменных, определяющих предрасположенность к психическим заболеваниям в результате стрессовых ситуаций. Как известно, выделяют интернальный, внутренний локус контроля – убежденность в возможности влиять на ситуацию и контролировать ее – и экстернальный, внешний локус контроля – уверенность в том, что события происходят по воле рока, судьбы и других людей. Такие качества людей с интернальным локусом контроля, как личная ответственность и контроль способствуют преодолению стресса, улучшают адаптацию и психическое здоровье [1].

Люди с экстернальным локусом контроля имеют слабо дифференцированное представление о себе, низкую мотивацию достижения, избегают тяжелых ситуаций или готовы подчиняться обстоятельствам, у них недостаточно развита способность к оцениванию конкретных обстоятельств [3].

На успешность адаптации влияет и свойственный человеку стиль объяснения событий (атрибуции). Пессимистический взгляд на мир



способствует возникновению физических и психических заболеваний, снижению иммунитета, осложнениям после болезней, приводит к саморазрушению, заставляет преувеличенно воспринимать плохое и сводить к минимуму хорошее, сокращает продолжительность жизни. Неудачи приписываются устойчивым, глобальным и внутренним причинам. Оптимистический стиль, напротив, положительно влияет на здоровье, смягчает влияние стресса. Иллюзии в пользу своего «Я» могут привести к ложному оптимизму, но делают личность более адаптивной (Майерс) [1].

Наряду с личностными признаками и особенностями преодоления стрессового события важную роль играют характеристики социального окружения, которые являются модераторами стресса. Социальная сеть – это система социальных отношений отдельного человека. Под социальной поддержкой понимается удовлетворение специфических социальных потребностей: в близости, защите, информации, практической помощи, разрядке, успокоении и т.д. Это понятие описывает главный функциональный аспект социальных отношений и сетей отношений. Содержание социальной поддержки, как правило, определяется объективными причинами возникновения тяжелой жизненной ситуации.

Различают следующие виды социальной поддержки: эмоциональная, мотивационная, инструментальная (помощь в поведении) и информационная. Отсутствие любого из этих видов поддержки может негативно отразиться на психическом здоровье. Взаимность и определенные обязательства являются нормативными элементами социальной поддержки – если человек сам не оказывает поддержку, то он ее, чаще всего, и не получает [1].

По мнению М. Аргайла, социальная поддержка снижает воздействие тяжелых ситуаций на психическое здоровье личности, способствуя росту самооценки и уверенности в себе, предотвращая депрессию и тревожность, давая надежду, связанную с ожиданиями такой поддержки в будущем, и делая человека менее восприимчивым к стрессовым воздействиям. Недостаток

социальной поддержки, напротив, оказывает негативное влияние на психическое здоровье и даже может стимулировать возникновение психиатрических симптомов [4].

Необходимым условием возникновения социальных отношений, по мнению английского психиатра и психоаналитика Джона Боулби, является привязанность. Согласно этой теории, человек испытывает потребность в близких эмоциональных отношениях, привязанности специфически человеческой [8].

#### **1.1.4. Адаптация к стрессовым ситуациям**

В современной отечественной психологии предпринимаются попытки целостного осмысления личностных характеристик, ответственных за успешную адаптацию и совладания с жизненными трудностями. Это и понятие о личностном адаптационном потенциале, определяющем устойчивость человека к экстремальным факторам, предложенное А.Г. Маклаковым, и понятие о личностном потенциале, разрабатываемое Д.А. Леонтьевым на основе синтеза философских идей М.К. Мамардашвили, П. Тиллиха, Э.Фромма и В. Франкла.

Адаптационные способности, по мнению А.Г.Маклакова обеспечивают нормальную работоспособность и высокую эффективность деятельности при воздействии психогенных факторов внешней среды. Согласно А.Г. Маклакову психологические особенности человека составляют его личностный адаптационный потенциал, в который включаются следующие характеристики:

- нервно-психическую устойчивость, уровень развития которой обеспечивает толерантность к стрессу;
- самооценку личности, которая является ядром саморегуляции и определяет степень адекватности восприятия условий деятельности и своих возможностей;

- ощущение социальной поддержки, обуславливающее чувство собственной значимости для окружающих
- уровень конфликтности личности;
- опыт социального общения.

Все перечисленные характеристики автор понятия о личностном адаптационном потенциале считает значимыми при оценке и прогнозе успешности адаптации к трудным и экстремальным ситуациям, а также при оценке скорости восстановления психического равновесия [16].

Понятие личностного потенциала, как базовой индивидуальной характеристики, стержня личности введено в отечественную психологию Д.А. Леонтьевым. Согласно Д.А. Леонтьеву личностный потенциал является интегральной характеристикой уровня личностной зрелости, а главным феноменом личностной зрелости и формой проявления личностного потенциала является феномен самодетерминации личности. Личностный потенциал отражает меру преодоления личностью заданных обстоятельств, в конечном счете, преодоление личностью самой себя, а также меру прилагаемых им усилий по работе над собой и над обстоятельствами своей жизни. Проблематика преодоления личностью неблагоприятных условий ее является одной из специфических форм проявления личностного потенциала [21].

С целью объяснения механизма стресса Р. Лазарус и его коллеги разработали модель динамических процессов, ядром которых являются различные типы когнитивных оценок, эмоции и процессы активного преодоления стрессора. Если представитель бихевиористской медицины Селье, рассматривал стресс в качестве однонаправленной связи организма и среды (негативный внешний стимул – физиологическая реакция организма), то Р. Лазарус и его коллеги понимали стресс как регуляционные, или двунаправленные, отношения: среда воздействует на индивида, а индивид в свою очередь влияет на среду [28].

Понятие самоэффективности предложил использовать А. Бандура для оценки стрессогенной ситуации. Данное понятие определяется как самооценка эффективности личного поведения и собственных реакций в ответ на возникновение тех или иных событий. Она является личной схемой компетентности и мастерства [5].

Можно сказать, что самооценка способности и возможности преодоления экстремальной ситуации связана с такой категорией, как ресурс личности, то есть запас, потенциал различных структурно-функциональных характеристик, или стрессоустойчивостью, обеспечивающих общие виды жизнедеятельности и специфические формы поведения, реагирования, адаптации и т.д.

Если говорить о стрессоустойчивости, то, прежде всего, определим это понятие. Б.Х. Варданын определяет стрессоустойчивость как особое взаимодействие всех компонентов психической деятельности, в том числе эмоциональных. Он пишет, что стрессоустойчивость «...можно более конкретно определить как свойство личности, обеспечивающее гармоническое отношение между всеми компонентами психической деятельности в эмоциогенной ситуации и, тем самым, содействующее успешному выполнению действий» [9].

В.И.Медведев, выделяет три типа отношений человека к самому себе в ситуации стресса, вызванного экстремальными условиями. Первый – примитивно-эгоистическое отношение к себе как «жертве». Фиксация на этой идее усугубляет стресс. Второй тип можно назвать объективно-индивидуалистическим, он подразумевает сочетание отношения к себе как жертве с пониманием себя как ценности, и способствует самосохранению. Третий тип, предполагая отношение к себе как к одному из ряда людей, по мнению автора, исходящего из результата исследований, больше всего способствует эффективной деятельности при стрессе [17].

## 1.2. Механизмы психологической защиты и совладания со стрессом

### 1.2.1. Формы психологических защит

Зигмунд Фрейд ещё на ранних этапах развития психоанализа сформулировал гипотезу о том, что между внешней реальностью и психической реальностью всегда существует некое подобие «экрана». Функцией данного экрана является охрана психики, то есть он не допускает определенные мысли и переживания на уровень сознания. На данный момент понятие «защитный экран» общепризнано. Обосновано это было тем, что иногда внешняя среда предъявляет непосильные требования к психике и поэтому последняя вырабатывает системы защит. Наиболее известными формами защит являются:

вытеснение – перевод неприемлемых для личности психических содержаний из сознательной сферы в бессознательное и удержание их там;

идентификация – решение конфликта происходит посредством принятия ценностей, мировоззрений и т.д. какого-то другого лица;

реактивное образование – неприемлемые, угрожающие импульсы нейтрализуются, трансформируясь в свою противоположность;

регрессия – переход какой-то формы психической организации на более раннюю ступень, характеризующуюся более простыми структурами;

рационализация – псевдоразумное объяснение своих поступков, желаний, комплексов и влечений;

проекция – приписывание другим людям вытесненных переживаний, черт характера и собственных намерений или недостатков;

отрицание – когда любая информация, которая тревожит или может привести к внутреннему конфликту, просто не воспринимается;

замещение – реализуется преимущественно путем смены цели действия и (или) знака эмоций.

«Вторая линия защит» проявляется когда вышеуказанные защиты не срабатывают. Её роль состоит в уходе от неприемлемой реальности, то есть непереносимая травма вообще не будет пережита человеком. В таком случае у человека наблюдаются такие симптомы как расщепление (вплоть до шизофренического спектра), трансовые состояния, множественные идентичности, проявление оцепенения или аутизма и т.д. В психиатрии эти синдромы обычно описываются как тяжелые формы психопатологии, но в психоанализе их обычно рассматривают не как следствие, а как причину того, что позволяет относить таких пациентов к категории «больных».

В качестве самостоятельных феноменов защитного характера выделяют 2 аспекта внутреннего мира травмы, в частности синдром навязчивого повторения (в том числе – в виде снов, воспоминаний и поведенческих реакций) и одновременно всегда присутствующий «мотив»: «Это никогда не должно повториться!». В последующем это может порождать все формы ограничительного или избегающего поведения – конкретных мест, ситуаций, отношений, фильмов, мыслей, ассоциаций и т.д. Одними из форм такого «избегания» могут быть алкоголизм, наркомания, а также игровая зависимость [23].

Психологические защиты нельзя однозначно рассматривать как полезное или вредное явление.

Позитивные последствия: защитные механизмы личности бессознательно оберегают психику от травм. Позволяют сохранить устойчивость личности на фоне дестабилизирующих переживаний и добиться более или менее успешной адаптации. Полезный (адаптивный) эффект психологической защиты в большей степени проявляется, когда масштаб конфликта, угрожающего целостности личности, относительно невелик.

Негативные последствия: мешают человеку осознать свои заблуждения относительно собственных черт характера и мотивов поведения, что часто затрудняет эффективное разрешение личных проблем. Может исказиться смысл

событий и переживаний, чтобы не нанести ущерба психике. Это лишает человека возможности активно воздействовать на ситуацию и устранить источник переживаний. При существенном конфликте, требующем устранения его причин, защита играет, скорее, негативную роль, затушевывая его и снижая его эмоциональную напряженность и значимость для личности. Альтернативой в подобных ситуациях может быть либо реальное вмешательство в ситуацию и преобразование ее, либо самоизменение, адаптация к ситуации за счет преобразования самой личности.

Преобладание у человека какого-либо защитного механизма может привести к развитию определенных черт и акцентуаций характера. И наоборот, люди с определенными свойствами склонны доверять конкретным защитам. Определенный механизм защиты как средство искажения реальности может характеризовать серьезные личностные расстройства и нарушения.

### **1.2.2. Копинг-стратегии**

Понятие копингов впервые было введено Р.Лазарусом и С.Фолкман в рамках транзактной модели стресса. Согласно этой модели, стресс и переживаемые эмоции являются результатом взаимодействия среды и человека [29]. Копинг - это постоянно изменяющиеся когнитивные и поведенческие способы преодоления специфических внешних и внутренних требований, которые оцениваются человеком как значительные или превосходящие его возможности [27]. В целом копинги – это изменчивые процессы. Устойчивые паттерны копингов формируют копинг-стратегии, или личностные стили [29]. В результате факторного анализа было выделено два вида копингов: проблемно-ориентированные (направленные на преодоление самого источника стресса) и эмоционально-ориентированные (направленные на преодоление эмоционального возбуждения, вызванного стрессором). В последнее время оба вида копингов чаще рассматриваются в контексте эмоциональной регуляции: пусковым механизмом активных действий всегда служат эмоции, вызванные стрессором [30].

Важным является вопрос о взаимосвязях и различиях таких понятий, как копинг-стратегии и защитные механизмы личности, поскольку они развивались в рамках разных психологических традиций.

П. Крамер в своих работах выделяет два основных критерия, отличающих копинг-стратегии и защитные механизмы: (1) осознанный / бессознательный характер и (2) произвольная / непроизвольная природа процессов [25]. Впоследствии был предложен еще один критерий: направленность на искажение / пересмотр состояния [32]. Под искажением подразумевается изменение установок, вызванное неосознанным желанием их отвергнуть и подчиняющееся цели избежать негативных эмоций, а пересмотр состояния – это изменение установок, вызванное осознанным желанием их отвергнуть и подчиняющееся цели «эпистемической точности», другими словами, цели максимально точного отражения реальности. Используя копинг-стратегии, человек отвергает или искажает определенное представление (например, «я неудачник»), если только проверка доступных доказательств убеждает его, что это представление ошибочно или по крайней мере недоказательно. В остальных случаях он постарается принять его.

В ходе эмпирических исследований в рамках транзактной модели стресса получила свое развитие идея «продуктивных» и «непродуктивных» копингов, показавшая, что проблемно-ориентированные копинг-стратегии положительно коррелируют с адаптацией и здоровьем и отрицательно – с уровнем переживаемого стресса. Считалось, что эмоционально-ориентированные, наоборот, играют негативную роль и усиливают стресс, поскольку не разрешают саму ситуацию. Впоследствии были получены данные о том, что такая связь неоднозначна.

Таким образом, исследования показывают, что негативные последствия столкновения с трудными жизненными ситуациями могут быть смягчены адаптивными стратегиями их преодоления или совладания. Именно поэтому копинг-стратегии являются важным предиктором психологического



благополучия, здоровья и успешности деятельности. Однако большая часть позитивных результатов связана с обобщенным делением стратегий совладания на проблемно- и эмоционально-ориентированные, а также по критериям приближения (активности) и избегания. Исследования, касающиеся разнообразия копинг-стратегий и гибкости их применения, позволяют рассматривать копинг-стратегии в структуре саморегуляции как фактор обеспечения по меньшей мере некоторых ее важных этапов. Копинг-стратегии являются своеобразным медиатором, через который глубинные психологические конструкты обеспечивают саморегуляцию поведения в стрессовой ситуации [18].

### **1.2.3. Последствия стресса**

Результатами, или следствиями, стресса и копинга (как элемента стресса) являются психологические, социальные и физиологические эффекты, которые влияют на благополучие человека, его здоровье или состояние болезни, а также на продуктивность его деятельности.

В настоящее время более полно исследована связь критических жизненных событий с депрессивными расстройствами, шизофренией и тревожными расстройствами, а также взаимоотношения травматических жизненных событий с посттравматическими стрессовыми расстройствами.

Экстремальную негативность и выраженные усилия, требующиеся на приспособление, реакции на них бывают очень разными. У большинства людей эти события проходят бесследно через какое-то время (обычно через четыре-шесть недель) или перерабатываются, то есть событие и переживания интегрируются в Я-концепцию. Но нередко травматические стрессы оставляют после себя ощутимые следы в виде психических изменений, которые, однако, далеко не всегда развиваются в психическое расстройство. Стоит отметить, что такого рода психические расстройства гетерогенны. Они могут наступить быстрее (через минуты, часы) или медленнее (через дни, недели или месяцы);

иметь среднюю или очень сильную выраженность; затрагивать различные психические системы на разное время и т. д.

В DSM-IV, а также в международной классификации психических и поведенческих расстройств 10-го пересмотра (МКБ-10) содержатся диагностические критерии, которые определяют реакции на травматические события. В МКБ-10 стрессовые расстройства и расстройства адаптации кодируются под рубрикой F 43. Различают острую реакцию на стресс (длительность: часы, дни), посттравматическое стрессовое расстройство (наступает латентным периодом; длительность любая), расстройства адаптации (длительность: недели, до 6 месяцев). В дополнение к рубрике F 43 имеет значение и другая группа, описывающая хронические изменения личности после переживания катастрофы (F 62.0). Кроме стрессовых расстройств и расстройств адаптации, приведенных в МКБ-10 и DSM-IV, у жертв тяжелых стрессов наблюдаются другие психические реакции и расстройства.

Наиболее интенсивно проводились исследования посттравматического стрессового расстройства — ПТСР (posttraumatic stress disorder - PTSD; Saigh P. A., 1995; Foa E. B., Meadows E. A., 1997 и др.).

По МКБ-10 и DSM-IV это расстройство характеризуется как имеющее следующие признаки: повторяющиеся переживания травматического опыта (в мыслях, сновидениях и т. д.); избегание связанных с травмой раздражителей (соответствующих мыслей, людей, мест и тд.) редукция общей способности к переживанию (сокращение социальных контактов, выраженное снижение силы эмоциональных реакций); «провалы» в воспоминаниях о травме; появление таких симптомов, как нарушения сна, проблемы концентрации внимания и т. д. [19].

В эмпирических исследованиях выявлены отчетливые связи между травматическими событиями (особенно военными) и возникновением ПТСР.

Что касается характера течения ПТСР, то этот вопрос мало исследован, также как и факторы, определяющие длительность и исход этого расстройства.

Стресс и сопровождающий его копинг тесно связаны с психическими соматическими расстройствами. Эти связи можно рассматривать в четырех направлениях:

1) стресс может быть причиной (или одной из причин) либо разрешающим фактором (или одним из разрешающих факторов) соматических и психических расстройств;

2) патогенное воздействие стресса зависит от личностных свойств, от вида и способа копинга, от признаков социального окружения (социальная сеть, социальная поддержка);

3) отдельные психические расстройства можно понимать как характерные модели совладания со стрессом (например, депрессивные расстройства содержат типичный набор признаков оценки и тенденций копинга);

4) психические расстройства и соматические болезни обычно сами по себе являются более или менее тяжелыми стрессорами, преодоление которых влияет на качество жизни, а иногда и на течение болезни [1].

### **1.3. Изучение поведения водителей**

В последние годы среди прикладных исследований в зарубежной психологии часто встречаются работы, относящиеся к так называемому направлению «Traffic Psychology» («Психология дорожного движения») [13]. Такое направление прикладных психологических исследований для современной психологической науки актуально и не является чем-то новым и уникальным как для зарубежных, так и для отечественных исследователей. На сегодняшний день появляется большое количество работ, которые в той или иной степени затрагивают различные аспекты поведения человека, связанные, например, с управлением автотранспортным средством, выбором оптимальной стратегии безаварийного вождения, проблемой безопасности в условиях

дорожного движения и т.д. В рамках отечественной психологии исследования подобного рода принято связывать, прежде всего, с такой отраслевой принадлежностью, как транспортная психология [12]. В данной отрасли традиционно изучаются: психофизиологические характеристики водителей, влияющих на безопасность на дороге; особенности протекания психологических процессов при управлении автотранспортным средством (концентрация и распределение внимания, утомляемость, способность к пространственной ориентировке и др.); основы психофизиологии труда водителя и его психологическая надежность в системе «водитель\*автомобиль\*дорога\*среда» [20].

Наиболее активно разрабатываемыми проблемами исследования в рамках Traffic Psychology являются:

1. Поведение участников дорожного движения, которое повлекло за собой возникновение аварии или аварийной ситуации. В данном блоке особое внимание уделяется различным возрастным группам, особенностям ситуаций на разных видах транспорта, особенностям конструкционного решения, например, специфике магистралей, дорожного покрытия, транспортной развязки и др., а также прогнозы развития данных поведенческих проявлений. В этой связи изучаются процесс управления транспортным средством (а именно, сформированность моторного навыка управления, восприятие дорожно-транспортной обстановки, процесс обработки поступающей информации водителем, скорость принятия решения; психофизиологическое состояние водителя; личностные особенности водителя — склонность к риску, общий эмоциональный фон, мотивы поведения за рулем); стратегии поведения в конфликтных ситуациях или ситуациях возникновения несчастного случая; социальные ожидания участников дорожно-транспортной среды по отношению друг к другу и др.

2. Психологическая профилактика и предотвращение ДТП включает в себя разработку и внедрение образовательных программ, обеспечивающих

качественную подготовку водителей автотранспортных средств, повышение квалификации водителя на специальных курсах безаварийного вождения; обеспечение условий для безопасного движения за счет изменения правовых программ (система штрафов, взысканий за совершение нарушения), образовательных мер (подготовка водителей и инструкторов, осуществляющих подготовку водителей различных категорий) и конструкторских решений (например, дизайн дороги, расположение знаков и указателей и т.п.) [12;14]. В педагогическом исследовании О. Н. Филатова отмечает, что в процессе обучения водителей не применяются современные педагогические инновации, направленные на то, чтобы задействовать все виды получения субъектом информации (визуальные, кинестетические, аудиальные). Не учитываются возрастные особенности обучающихся (например, формирование новых навыков у людей старше 40 лет требует большего времени). Не применяются педагогические технологии поэтапного формирования знаний. Процесс обучения часто осуществляется недостаточно компетентными преподавателями. В малой степени используются тренажеры для отработки навыков вождения «новичка» (во многих автошколах отсутствуют тренажеры) [22].

3. Разработка системы мер, связанных с поддержкой общей мобильности граждан отдельных категорий, таких как пожилые граждане и пенсионеры, лица с ограниченными возможностями здоровья. Разработка мер касается обеспечения выбора транспортного средства, использования различных навигационных систем управления транспортным средством с учетом резистентности и высокой зависимости мобильности (такой категории, как инвалиды) от наличия в транспортном средстве дополнительных опций, обеспечивающих удобство его эксплуатации. К этому пункту относятся разработки в области проектирования дорожной среды с ориентацией на управление «спросом перемещения», например, меры по ценообразованию льготных поездок по определенному маршруту в заданное время для «разгрузки» плотности других транспортных потоков и т.п.

4. Психологическая помощь и реабилитация водителей, которые являлись участниками дорожно-транспортного происшествия. В данном блоке разрабатываются специальные процедуры оценки состояния водителя после ДТП, ряд восстановительных мероприятий, как медицинские, так и собственно психологические аспекты реабилитации: индивидуальное и групповое консультирование, тренинговые программы, курсы [12]

Итак, в качестве выводов из аналитического обзора литературы мы можем выделить:

1. Стресс – это такое психическое состояние организма, когда существует несоответствие между его способностью удовлетворительно справиться с требованиями окружающей среды и уровнем таких требований, он включает в себя стресс как событие, как реакция, как промежуточная переменная и трансактный процесс.
2. Структура стрессового эпизода включает осознание стрессора и его оценку, нарушение гомеостаза, копинговое действие и результат копинга.
3. В качестве стрессоров рассматриваются жизненные события, которые систематизируются по негативной валентности и времени требуемой на адаптацию. Выделяют повседневные стрессоры, критические жизненные события, которые в свою очередь могут быть нормативными и ненормативными, позитивные и негативные, и хронические.
4. Из факторов влияния на переживание стресса можно выделить: качества стрессоров, личностные свойства субъекта стресса, компетентность в преодолении нагрузок (тенденции копинга) и социальные факторы.
5. Адаптационные способности (нервно-психическая устойчивость, самооценка, социальная поддержка, уровень конфликтности личности, опыт социального общения) обеспечивают нормальную

работоспособность и высокую эффективность деятельности при воздействии психогенных факторов внешней среды.

6. Стрессоустойчивость – это свойство личности, обеспечивающее гармоничное отношение между всеми компонентами психической деятельности в эмоциогенной ситуации.
7. С помощью психологических защит человек «охраняет» свою психику. Психологические защиты нельзя однозначно рассматривать как полезное или вредное явление.
8. Копинг-стратегии являются своеобразным медиатором, через который глубинные психологические конструкты обеспечивают саморегуляцию поведения в стрессовой ситуации, поэтому они являются важным предиктором психологического благополучия, здоровья и успешности деятельности.
9. Результатами, или следствиями, стресса или копинга (как элемента стресса) являются психологические, социальные и физиологические эффекты, которые влияют на качество жизни человека, его здоровье или состояние болезни, а также на продуктивность его деятельности.
10. Ситуация дорожно-транспортного происшествия относится к ненормативным, так как является непредсказуемой, негативным, критическим событиям, которые требуют адаптации субъекта стресса и сопровождается стойкими аффективными реакциями.

## **Глава 2. Особенности совладения со стрессом водителей в ситуации дорожно-транспортного происшествия**

### **2.1. Предмет исследования**

Предметом нашего исследования было совпадение со стрессом, переживание последствий ДТП, копинг-стратегии, жизнестойкость.

### **2.2. Описание выборки**

В исследовании принимали участие водители, которые являлись участниками дорожно-транспортного происшествия, произошедшим не более 3-х месяцев назад, на момент опроса, возрастом от 20 до 48 лет. Всего в исследовании приняли участие 64 человека, 37 мужчин, что составляет 57,8% от выборки и 27 женщины - 42,2 %. Средний возраст мужчин – 32 года, женщин – 28 лет.

### **2.3. Цели и задачи исследования**

Целью нашего исследования было изучение совладания со стрессом водителей в ситуации ДТП. Для достижения данной цели, нами были поставлены следующие задачи:

- а) изучить копинг-стратегии водителей в ситуации дорожно-транспортного происшествия;
- б) изучить гендерные различия при совладении со стрессом;
- в) провести сравнительный анализ переживаний последствий ДТП и показателей жизнестойкости водителей-женщин и водителей-мужчин;
- г) провести анализ взаимосвязей показателей переживания последствий ДТП, копинг-стратегиями, показателями жизнестойкости в группах водителей-женщин и водителей-мужчин.



## 2.4. Гипотеза исследования

Основная гипотеза исследования:

Существуют различия в совладании со стрессом водителей, переживших ДТП в зависимости от пола и показателей жизнестойкости

1. Водители - мужчины и водители - женщины по-разному переживают последствия ДТП и применяют разные копинг-стратегии при совладании со стрессом в ситуации ДТП;
2. Чем выше показатели жизнестойкости, тем эффективнее преодолеваются стрессовые ситуации.

## 2.5. Методы исследования

В исследовании были использованы – авторский опросник, методика «Копинг-тест» Лазаруса, «Тест жизнестойкости» С. Мадди.

### 1. Авторский опросник.

С целью изучения совладания со стрессом и переживания последствий ДТП нами был разработан авторский опросник, который включает 3 блока вопросов: 1- вопросы, касающиеся социально-демографического статуса участников исследования, в том числе стаж вождения, место обучения вождению автомобиля; 2- описание ситуации ДТП, а именно причины, по которым происходили ДТП, степень виновности водителя; 3 -вопросы, касающиеся последствий ДТП и способы совладания с ними, проблемы, с которыми столкнулись водители, эмоции и чувства, которые они испытывали и как они их переживали.

Познакомиться с содержанием опросника можно в приложении А и по ссылке: <https://goo.gl/KmDa54>

### 2. «Копинг-тест» Р. Лазаруса.

Для определения копинг – стратегий в когнитивной, эмоциональной и поведенческой сферах нами была также использована Методика «Копинг - тест» адаптированная Т.Л. Крюковой, Е.В. Куфтяк, М.С. Замышляевой в 2004

году. Инструкция была модифицирована с учетом ситуации ДТП. Методика состоит из восьми шкал, содержащих 50 утверждений, отражающих способы преодоления трудностей в трех основных сферах психической деятельности - когнитивной, эмоциональной и поведенческой. В инструкции исследуемым предлагается выбрать те варианты копинг - поведения, к которым они прибегали в момент дорожно-транспортного происшествия и оценить предпочтительность использования каждого копинга. Предлагается четыре варианта ответов:

Варианты ответов к тесту Лазаруса:

Баллы	0	1	2	3
Варианты ответов	Никогда	Редко	Иногда	Часто

В дальнейшем количественные показатели переводятся в процентиля, показывающие степень выраженности и преимущественное использование того или иного защитного механизма.

По степени конструктивности копинг - стратегии разделяются на три группы:

а) конструктивные: планирование решения, самоконтроль, поиск социальной поддержки;

б) относительно конструктивные: принятие ответственности, позитивная переоценка;

в) неконструктивные: конфронтативный копинг, дистанцирование, бегство - избегание.

Выделяют восемь шкал, соответствующих восьми типам копинг - механизмов:

1. Конфронтативный копинг - агрессивные усилия по изменению ситуации; предполагается определенная степень выраженности и готовности к риску, действия направленные на активное отстаивание своего мнения и

желаний в отношениях с окружающими и попытки добиться своего, хаотичная деятельность ненаправленная на изменение ситуации.

2. Дистанцирование - когнитивные усилия отделиться от ситуации и уменьшить ее значимость, попытка забыть или проигнорировать ситуацию, либо найти в ней что-то хорошее.

3. Самоконтроль - усилия по регулированию своих чувств и действий, контролирование эмоций, возможность анализировать проблему, поиск путей выхода из сложившейся ситуации.

4. Поиск социальной поддержки - усилия в поиске информационной, действенной и эмоциональной поддержки.

5. Принятие ответственности - признание своей роли в проблеме и активные попытки ее решения.

6. Бегство - избегание - мысленное стремление и поведенческие усилия, направленные на избегание проблемы, выражается в попытках улучшения своего самочувствия путем принятия алкоголя, еды, курения.

7. Планирование решения проблемы - произвольные проблемно - фокусированные усилия по изменению ситуации, включающие аналитический подход к решению проблемы.

8. Позитивная переоценка - усилия по созданию положительного значения фокусированием на росте собственной личности, нахождение новой веры.

Сумма баллов по каждой из 8 шкал (в сопоставлении с нормативными данными) характеризует степень выраженности изучаемых копинг-стратегий, а совокупность шкальных оценок отражает индивидуальную интраструктуру совладающего поведения испытуемого.

**3. Методика С.Мадди «Тест жизнестойкости», адаптация Д.А. Леонтьева.**

Жизнестойкость – это система убеждений о себе, мире, отношениях с ним, которые позволяют человеку выдерживать и эффективно преодолевать

стрессовые ситуации. В одной и той же ситуации человек с высокой жизнестойкостью реже испытывает стресс и лучше справляется с ним. Жизнестойкость включает в себя три сравнительно самостоятельных компонента: вовлеченность, контроль, принятие риска.

Вовлеченность определяется как «убежденность в том, что вовлеченность в происходящее дает максимальный шанс найти нечто стоящее и интересное для личности». Человек с развитым компонентом вовлеченности получает удовольствие от собственной деятельности. В противоположность этому, отсутствие подобной убежденности порождает чувство отвергнутости, ощущение себя «вне» жизни.

Контроль представляет собой убежденность в том, что борьба позволяет повлиять на результат происходящего, пусть даже это влияние не абсолютно и успех не гарантирован. Противоположность этому - ощущение собственной беспомощности. Человек с сильно развитым компонентом контроля ощущает, что сам выбирает собственную деятельность, свой путь.

Принятие риска - убежденность человека в том, что все то, что с ним случается, способствует его развитию за счет знаний, извлекаемых из опыта, - неважно, позитивного или негативного. Человек, рассматривающий жизнь как способ приобретения опыта, готов действовать в отсутствие надежных гарантий успеха, на свой страх и риск, считая стремление к простому комфорту и безопасности обедняющим жизнь личности. В основе принятия риска лежит идея развития через активное усвоение знаний из опыта и последующее их использование.

**2.6. Математические методы обработки:** Сравнение средних с использованием критерия хи-квадрат Пирсона, дисперсионный анализ для независимых выборок, корреляционный анализ по критерию Спирмена.

## **Глава 3. Результаты исследования и их обсуждение**

### **3.1. Результаты сравнительного анализа совладания со стрессом и переживания последствий ДТП**

#### **3.1.1. Социально-демографический анализ водителей с опытом ДТП**

В исследовании приняли участие 37 мужчин (57,8%) и 27 женщин (42,2%), большинство, 27 респондентов замужем или женаты (42,2%), 29,7% находятся в разводе.

43 опрошенных из 64 (67,2%) проходили обучение вождению в автошколах, а именно 81,5% всех женщин, участвующих в опросе и 56,8% мужчин. Данный вид обучения оказался самым востребованным и актуальным среди женщин.

81,3% водителей используют машину каждый день. У 57,8% выборки с момента ДТП прошло от одного до трех месяцев, из них 26 мужчин и 11 женщин, а меньше месяца прошло у 16 мужчин и 11 женщин. В среднем стаж вождения в группе водителей-мужчин составил 3,5 года, а в группе водителей-женщин 2 года. Стоит отметить, что больше половины водителей - женщин, принявших участие в опросе, не знали порядок действий при ДТП (51,9%), в группе водителей-мужчин так ответили 16,2%. Значимость этих различий по критерию Хи-квадрат Пирсона (9,226) равна 0,002.

#### **3.1.2. Результаты сравнительного анализа описания ситуации дорожно-транспортного происшествия**

Участникам исследования было предложено оценить свою степень виновности в ДТП. 43,8% опрошенных, то есть 13 человек частично признают свою вину и 35,9 % считают себя полностью виноватыми в случившемся и 20,3% не считают, что в ДТП виноват кто-либо из участников. Важно отметить, что частично или полностью признали себя виновными в ДТП 94,5% мужчин и 60% женщин. Женщины-водители, признающие себя виновными в ДТП, в причинах, указывают погодные условия – 51,9% всех женщин, учувствовавших в опросе, превышение скоростного режима – 44,4%, и незнание правил – 40,7%,

использование телефона за рулем – 7,4%, следует отметить, что данную причину указали 48,6% мужчин. (рисунок 1). Больше половины водителей-мужчин, признавших свою вину в ДТП, выделяет из причин – превышение скоростного режима (78,4%), 24,3% мужчин в причинах указывают погодные условия. Незнание правил как причину ДТП выделяют 27% всех мужчин выборки. Таким образом, водители-мужчины как причину аварий называют поведение водителей, а водители-женщины основной причиной называют смену погодных условий.

**Таблица 1. Результаты сравнительного анализа причин ДТП**

	Мужчины, %	Женщины, %	Хи- квадрат	Уровень значимости
Погодные условия	24,3	51,9	5,1	0,023
Превышение скоростного режима	78,4	44,4	7,8	0,005
Использование телефона во время движения	48,6	7,4	12,3	0,000
Незнание ПДД	27	40,7	1,332	0,249

**Рисунок 1. Причины ДТП**



Как видно из представленных в таблице и на графике данных, как мужчины так и женщины –водители указали что им не хватило знаний ПДД, чтобы избежать аварии. Однако, статистически значимые различия между мужчинами и женщинами- водителями были обнаружены по 3 показателям,

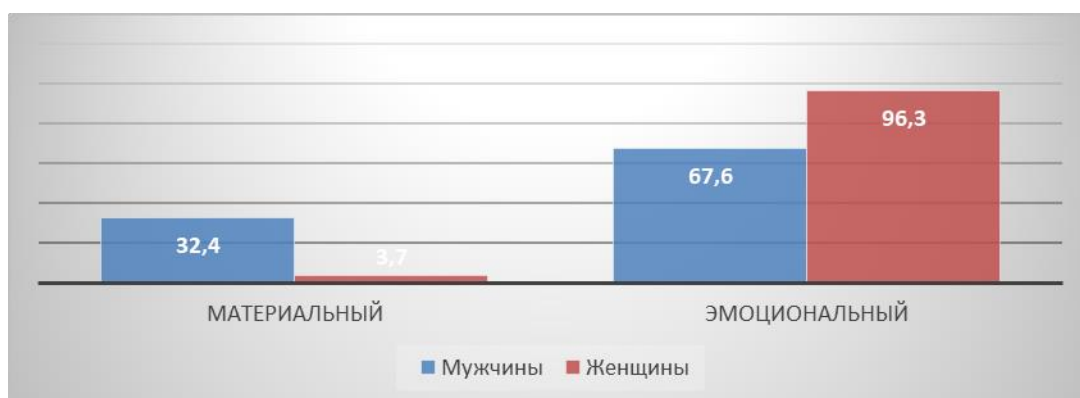
оказалось, что мужчины-водители значительно чаще превышают скоростной режим и пользуются мобильными устройствами, которые отвлекали их внимание и в итоге привели к аварийной ситуации. В тоже время женщины за рулем чаще испытывали трудности в управлении автомобилем в трудных погодных условиях, им не хватало навыков управления автомобилем, что также приводило к негативным последствиям. Полученные данные могут представлять практический интерес и могут быть использованы для разработки программ подготовки начинающих водителей в автошколах, а также на курсах повышения водительского мастерства.

### 3.1.3. Результаты сравнительного анализа ДТП и способов совладания с ними

Различия в выявлении последствий ДТП между мужчинами и женщинами отражены на рисунке 2.

В блоке с последствиями ДТП предлагалось выбрать какой ущерб понес человек, эмоциональные, материальный, физический. 96,3% женщин говорят о наличии эмоционального ущерба после ДТП, тогда как мужчин в данной категории 67,6%, значимость данных различий равна 0,005. Противоположная ситуация с материальным ущербом его отметили 32,4% мужчин и всего 3,7% женщин. Следовательно, мужчины больше беспокоятся о материальной стороне вопроса чем женщины, женщины больше ощущают последствия в нарушении эмоционально-психологической сферы.

Рисунок 2. Последствия ДТП



Важно подчеркнуть, что в результате аварий, никто не получал тяжелых физических травм.

На вопрос «О чем вы подумали в первые минуты ДТП» 67,6% мужчин отвечали «Как восстановить машину?», этот вопрос волнует лишь 7,4% женщин, значимость данных различий равна 0,000. И мужчины, и женщины чаще отвечали на этот вопрос так «Хорошо, что все остались живы», «Жалко, что потеряно время», «Почему это произошло со мной?». Различные чувства и эмоции испытывают мужчины и женщины в момент ДТП (таблица 2). Женщины в основном испытывают страх (64,3%) и растерянность (57,1%), меньше всего испытывают злости (21,4%). Мужчины одинаково испытывают как злость, так и растерянность (40%), наименьше всего страх (25%). Асимптотическая значимость между мужчинами и женщинами в ощущении страха равна 0,022.

**Таблица 2. Результаты сравнительного анализа эмоций и чувств в группе водителей-мужчин и водителей-женщин.**

	Мужчины, %	Женщины, %	Хи-квадрат	Уровень значимости
Страх	25	64,3	5,247	0,022
Растерянность	40	57,7	0,971	0,324
Злость	40	21,4	1,298	0,255

Респондентам предлагалось выбрать список проблем, с которыми они столкнулись после аварии (рисунок 3), 68,8% от общего числа участников исследования указывают на то, что наблюдали у себя повышенный контроль за происходящим вокруг. Больше половины опрошенных утверждали о наличии раздражения и бессонницы в течении нескольких дней после аварии. Можно отметить, что женщины в 3 раза чаще сталкивались с бессонницей (96,3%), чем мужчины (35,1%) (критерий Хи-квадрат=7,959,  $p < 0,000$ ), с возвращением картины аварии (40,7%), а у мужчин – 16,2%. Существенным будет отметить, что мужчины испытывают раздражение чаще (70,3%), чем женщины (18,5%) –



уровень значимости – 0,000. По другим проблемам значимых различий между водителями-мужчинами и водителями-женщинами не было обнаружено.

**Рисунок 3. Проблемы, возникшие после ДТП**



Совладание с последствиями ДТП у мужчин и женщин отражены на рисунке 4.

С последствиями ДТП женщинам чаще всего помогали справляться родные и близкие – 96,3%, 25,9% женщин обращались за помощью к специалистам – врачам и психологам, и 3,7 % справлялись с последствиями самостоятельно. У мужчин ситуация противоположная – 75,7% справлялись с ситуацией самостоятельно, лишь 24,3% обращались за помощью к родным, и только 5% к специалистам. Таким образом, статистически значимые различия между водителями - мужчинами и водителями – женщинами были обнаружены в обращении за помощью к родным и близким ( $\chi^2=32,629$ ,  $p<0,000$ ) а также в решении проблем самостоятельно составляет ( $\chi^2=32,329$ ,  $p<0,000$ ).

**Рисунок 4. Совладание с последствиями ДТП у мужчин и женщин**



18,5% водителей женщин утверждают, что не нуждались в помощи в первые минуты ДТП, 29,6% говорят о том, что им помогли родные и близкие, и 77,8% женщин помогли другие водители. Половина мужчин – 54,1% не нуждались в помощи в первые минуты ДТП, 35,1% помогли другие водители и 16,2% родственники. В нашем исследовании подтвердился тот факт, что мужчины реже обращаются за помощью, чем женщины, но при этом не отрицают наличие у них последствий после аварийных ситуаций на дороге. Следует отметить, что больше половины водителей, попавших в дорожно-транспортное происшествие, получают помощь от других водителей и женщины-водители нуждаются в ней чаще, чем мужчины – уровень значимости составляет ( $\chi^2=11,398$ ,  $p<0,001$ ).

Водители-мужчины утверждают, что их опыт в ДТП показал им, что следует обязательно страховать машину (59,5%), что говорит о важности для них материальной стороны вопроса, лишь 11% женщин отвечают также, значимость данных различий – 0,000. Около половины женщин, участвовавших в опросе, говорили о том, что опыт ДТП им показал, что надеяться стоит на себя (48,1%), причем одна треть мужчин тоже так считает. 33,3% водителей женщин в результате ДТП поняли, что не знают правил дорожного движения ( $\chi^2= 6,520$ ,  $p<0,011$ ). На вопрос о том, что можно сделать, чтоб избежать ДТП 100% женщин ответили соблюдать правила дорожного движения, 89,2% мужчин считают также и 10% водителей-мужчин, считают, что следует уважать других участников дорожного движения. В советах для водителей, не попадавших в ДТП, респонденты указывали такие ответы, как «Не торопиться!», «Проявлять уважение и терпимость на дороге», «Иметь хорошую страховку» и «Учить правила дорожного движения». Большинство женщин придерживаются последнего ответа (81,5%), а также советуют не торопиться на дороге (81,5%), а мужчины утверждают, что важно проявлять терпимость (56,8%).

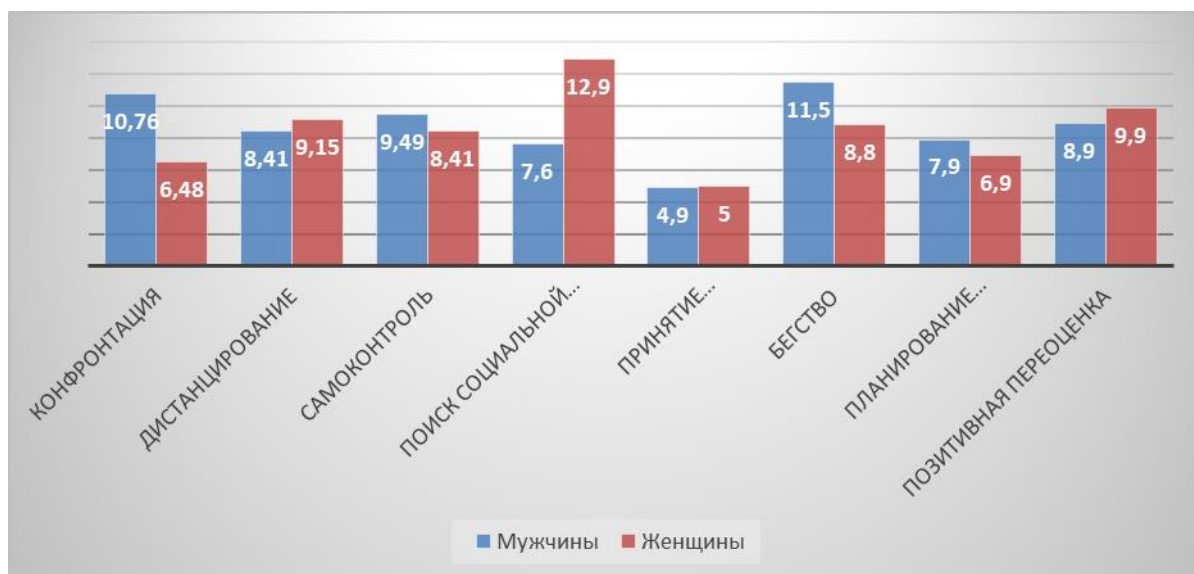
### 3.2. Результаты сравнительного анализа данных по методике «Копинг – тест Лазаруса»

Как видно из представленных в таблице данных дисперсионного анализа (ANOVA) у водителей - женщин, принявших участие в исследовании, преобладает копинг-стратегия – поиск социальной поддержки – 12,9, тогда как у водителей мужского пола она оказалась лишь на 7 месте - 7,6. У водителей - мужчин же самой выраженной копинг-стратегией является бегство - 12,50, значимо отличаясь от водителей-женщин средний показатель составляет 9,36. Водители-мужчины чаще прибегают к конфронтации (11,60), чем женщины, у которых показатель 8,8. Не было выявлено достоверных различий в выраженности копинга принятие ответственности, у мужчин - 4,90; у женщин - 5.

**Таблица 3. Результаты дисперсионного анализа по методике «Копинг - тест Лазаруса»**

Шкалы	Мужчины		Женщины		F	P
	М	Ср. откл.	М	Ср. откл.		
<b>Конфронтация</b>	<b>10,76</b>	<b>2,9</b>	<b>6,48</b>	<b>1,6</b>	<b>47,866</b>	<b>0,000</b>
Дистанцирование	8,41	1,7	9,15	2,2	2,298	0,135
Самоконтроль	9,49	2,6	8,41	1,9	3,397	0,070
<b>Поиск социальной поддержки</b>	<b>7,6</b>	<b>2,3</b>	<b>12,9</b>	<b>1,9</b>	<b>94,145</b>	<b>0,000</b>
Принятие ответственности	4,9	1,6	5	1,6	0,040	0,842
<b>Бегство</b>	<b>11,5</b>	<b>2,9</b>	<b>8,8</b>	<b>2,1</b>	<b>18,477</b>	<b>0,000</b>
<b>Планирование решения проблем</b>	<b>7,9</b>	<b>1,7</b>	<b>6,9</b>	<b>1,6</b>	<b>4,633</b>	<b>0,035</b>
<b>Позитивная переоценка</b>	<b>8,9</b>	<b>1,8</b>	<b>9,9</b>	<b>2,1</b>	<b>4,395</b>	<b>0,035</b>

**Рисунок 5. Средние значения выраженности копинг-стратегий у мужчин и женщин по методике «Копинг - тест Лазаруса»**



В результате исследования было выявлено, что у женщин преобладает конструктивный копинг – поиск социальной поддержки, и относительно конструктивный – позитивная переоценка, а у мужчин неконструктивные копинги – конфронтация и бегство.

### **3.3 Результаты сравнительного анализа данных по методике С.Мадди «Тест жизнестойкости»**

Средние значения выраженности жизнестойкости и её компонентов отражены в таблице 4.

По всем трем компонентам жизнестойкости, а именно вовлеченность, контроль и принятие риска существуют значимые различия между мужчинами и женщинами, пережившими дорожно-транспортное происшествие. У мужчин, по сравнению с женщинами, выше средний показатель по таким компонентам, как контроль и принятие риска – это может говорить о том, что мужчины уверены в своих действиях, в том, что они могут повлиять на действительность, они чаще усваивают знания из опыта и активно их используют в дальнейшем. В целом, уровень жизнестойкости в среднем выше у женщин, прежде всего за

счет высоких показателей вовлеченности, что может свидетельствовать о том, что у женщин внутреннее напряжение в стрессовых ситуациях возникает реже за счет стойкого совладания и восприятие стрессоров как менее значимых. Если показатель контроля у мужчин-водителей близок к нормативным значениям - 29,54, то у женщин-водителей он ниже, что может говорить о том, что женщины чувствуют, что не всегда могут повлиять на ситуацию. Полученные данные согласуются с результатами первого опросника, который показал, что женщины не знали как действовать в ситуации ДТП.

**Таблица 4. Результаты дисперсионного анализа по методике С. Мадди «Тест жизнестойкости»**

Шкалы	Мужчины		Женщины		F	P
	М	Ср. откл.	М	Ср. откл.		
Вовлеченность	32,54	5,124	47	5,137	124,044	0,000
Контроль	29,54	2,824	23,59	4,272	44,949	0,000
Принятие риска	16,46	2,578	13,7	3,196	14,559	0,000
Жизнестойкость	78,54	7,776	84,3	7,946	8,4	0,005

**Рисунок 6. Средние значения выраженности жизнестойкости и ее компонентов у мужчин и женщин по методике С. Мадди «Тест жизнестойкости»**



Таким образом, результаты сравнительного и дисперсионного анализа убедительно подтвердили нашу гипотезу о существующих различиях в совладании со стрессом водителей, переживших ДТП, водители-мужчины и водители-женщины прибегают к разным стратегиям совладания со стрессом в условиях ДТП, по-разному переживают его последствия и обладают разными показателями жизнестойкости.

### **3.4. Корреляционный анализ**

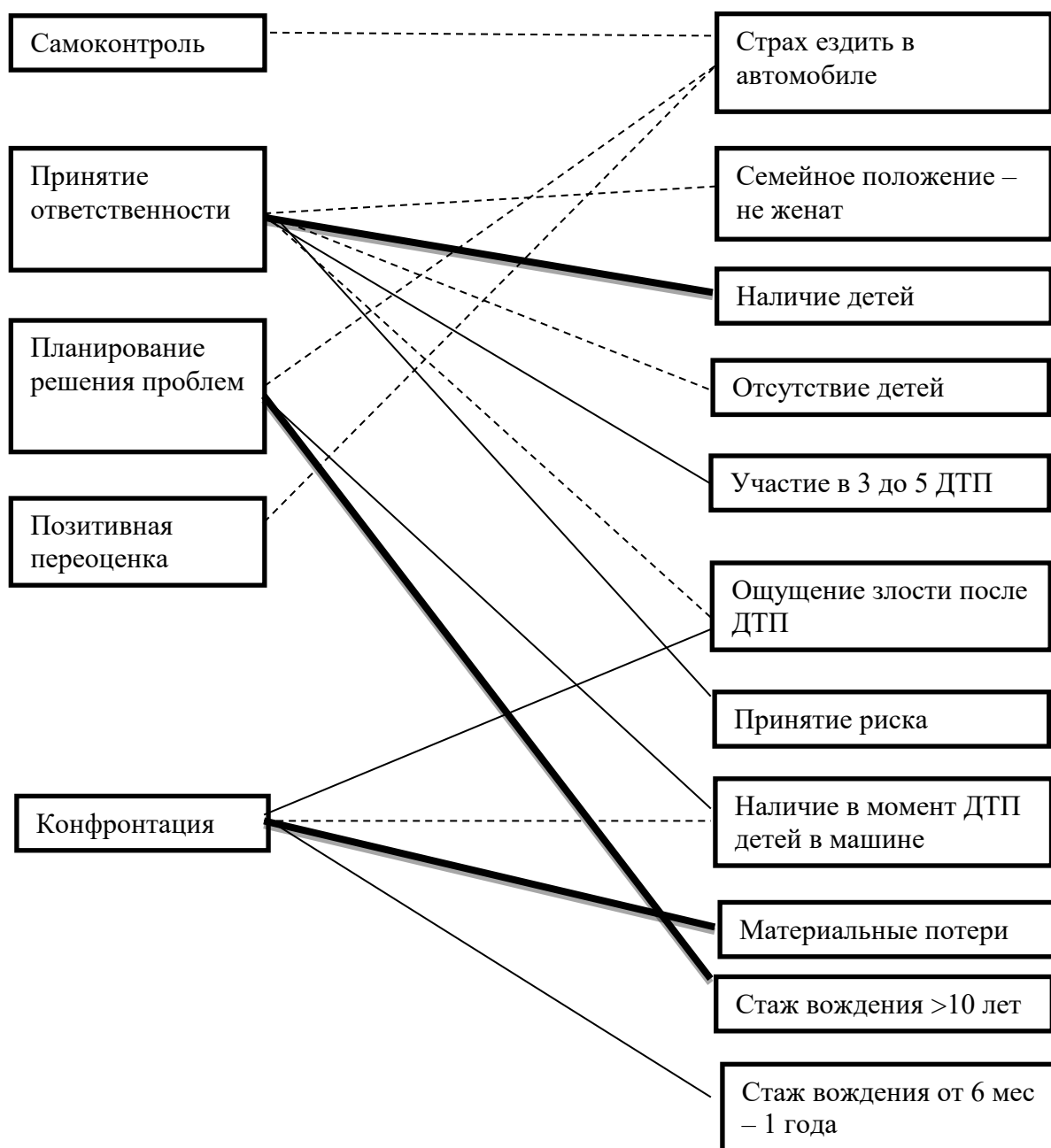
#### **3.4.1. Результаты корреляционного анализа в группе водителей-мужчин**

Статистически достоверные корреляционные взаимосвязи показателей в группе водителей - мужчин отражены на рисунке 7.

Показатель с максимальной нагрузкой – копинг-стратегия принятие ответственности. Она положительно коррелирует с наличием у мужчины детей ( $r=,582^{**}$ ) и опытом участия в 3-х до 5-ти ДТП ( $r=,468^*$ ). И отрицательно коррелирует с неженатым статусом мужчины-водителя ( $r=,488^*$ ), не имеющего детей ( $r=,537^*$ ), таким образом можно сказать что неженатые мужчины-водители без детей реже прибегают к стратегии принятие ответственности. При использовании данной стратегией мужчины реже испытывают злость после ДТП ( $r=,-516^*$ ), а также усваивают знания из опыта и используют их в дальнейшем ( $r=,445^*$ ). При использовании таких стратегий как самоконтроль ( $r=,-477^*$ ), позитивная переоценка ( $r=,-472^*$ ) и планирование решения проблем ( $r=,-502^*$ ) мужчины реже испытывают страх ездить в автомобиле после аварий. Мужчины чаще используют стратегию планирование решения проблем, если их стаж вождения более 10 лет ( $r=,583^{**}$ ), или в машине в момент ДТП находились дети ( $r=,525^*$ ). Копинг-стратегия конфронтация положительно коррелирует с материальными потерями ( $r=,688^{**}$ ), ощущением злости после ДТП ( $r=,546^*$ ), чаще ей пользуются мужчины чей стаж вождения составляет от 6 месяцев до 1 года ( $r=,514^{**}$ ), а также те, у кого не было детей в машине в момент ДТП ( $r=,-444^*$ ).

Таким образом, результаты корреляционного анализа показали, что конструктивные копинги такие как принятие ответственности у водителей-мужчин прежде всего связано с наличием детей, а планирование решения проблем со стажем вождения, а такой неконструктивный копинг как конфронтация связан с прежде всего с материальными потерями в ДТП, переживаемой злостью и небольшим опытом вождения.

**Рисунок 7. Корреляционные взаимосвязи показателей в группе водителей-мужчин**



Условные обозначения:

	$r > 0$	$r < 0$
$p < 0,05$	—	-----
$p < 0,01$	———	— — —

### 3.4.2. Результаты корреляционного анализа в группе водителей-женщин

Статистически достоверные корреляционные взаимосвязи показателей в группе водителей-женщин отражены на рисунке 8.

**Рисунок 8. Корреляционные взаимосвязи показателей в группе водителей-женщин**





## Продолжение рисунка 8



В результате были выявлены следующие взаимосвязи показателей в группе водителей-женщин: чем больше женщины субъективно снижают значимость проблемы, тем чаще у них возникает чувство беспомощности ( $r=-,589^*$ ), чаще всего это наблюдается при первом ДТП ( $r=,555^*$ ). Женщины-водители, знающие порядок действий при ДТП, пользуются копинг-стратегией самоконтроль ( $r=,671^{**}$ ), чаще его используют женщины с высоким показателем жизнестойкости ( $r=,652^*$ ), и планирование действий ( $r=,716^{**}$ ). Женщины, считающие себя виновными в ДТП ( $r=-,556^*$ ) и имеющие стаж менее 3-х лет ( $r=-,600^*$ ), реже прибегают к привлечению внешних социальных ресурсов, а те, кто получил эмоционально-психологический ущерб, чаще ищут социальную поддержку ( $r=,667^{**}$ ). При использовании копинг-стратегии позитивная переоценка женщины-водители реже испытывают страх в момент ДТП ( $r=-,613^*$ ).

Таким образом, результаты корреляционного анализа показали, что конструктивные копинги, такие как как планирование решений и самоконтроль у водителей-женщин связано со знанием порядка действий при ДТП, а поиск социальной поддержки с получением эмоционально-психологического ущерба, а такой неконструктивный копинг как дистанцирование прежде всего проявляется при первом ДТП и низким уровнем контроля.

## Выводы

Проведенное исследование подтвердило выдвинутые гипотезы и позволило сделать следующие **выводы**:

1. Пережив ДТП и оценивая последствия аварийных ситуаций на дороге, выяснилось, что водители-мужчины в первую очередь беспокоились о материальных потерях, тогда как для водителей-женщин важнее оказался эмоционально-психологического ущерб от перенесенной аварии.

2. В ситуации аварии независимо от пола водители испытывали эмоции страха, растерянности и злости, но водители-женщины значительно чаще мужчин переживали страх.

3. Водители-мужчины, пережившие ДТП, чаще используют неконструктивные копинги, такие как конфронтация и бегство. Женщины же прибегают к более конструктивным копингам: поиску социальной поддержки и позитивной переоценке.

4. У водителей-мужчин оказался выше средний показатель по таким компонентам, как контроль и принятие риска, но общий уровень жизнестойкости выше у женщин за счет вовлеченности.

5. В группе водителей-женщин конструктивные копинги, такие как планирование решений и самоконтроль связано со знанием порядка действий при ДТП, который напрямую коррелирует с общим уровнем жизнестойкости, а поиск социальной поддержки связан с перенесенными эмоционально-психологическими последствиями аварии,

6. Неконструктивные копинг стратегии такие как дистанцирование в группе женщин-водителей прежде всего связаны с первым опытом попадания в ДТП и низким уровнем контроля.

7. В группе водителей-мужчин принятие ответственности связано с наличием детей и показателем жизнестойкости принятие риска, планирование решения проблем - со стажем вождения, а такой неконструктивный копинг как

конфронтация связан с материальными потерями в ДТП, переживаемой злостью и небольшим опытом вождения.

8. Полученные результаты показали существующие различия в совладание со стрессом водителей-мужчин и водителей-женщин в используемых копинг-стратегиях, показателях жизнестойкости и переживаниях последствий ДТП, которые могут быть использованы в программах подготовки водителей с целью уменьшения количества психологических травм в результате ДТП.

## Заключение

Целью нашего исследования было изучить совладание со стрессом водителей-мужчин и водителей-женщин в ситуации дорожно-транспортного происшествия: как они справляются со стрессом, что чувствуют и что им помогает. Ситуация ДТП - это довольно частый случай в наше время, но от этого он не становится менее травмирующим.

В нашем исследовании подтвердился тот факт, что мужчины и женщины по-разному реагируют на стресс, испытывают разные эмоции, выделяют различные последствия и используют различные копинг-стратегии при совладании. На данный момент основным местом получения знаний и обучения вождению являются автошколы, а причиной аварий на дорогах в основном остается человеческий фактор, например, незнание правил дорожного движения как причину ДТП указали 30% респондентов. Больше половины женщин не знают порядка действий при ДТП. Попадая в экстренную ситуацию ДТП, водители должны быть подготовлены и знать, что делать в той или иной ситуации – это позволит уменьшить количество психологических травм в результате ДТП. Изучив совладание со стрессом, переживание последствий, копинг-стратегии водителей мы можем дать рекомендации по подготовке водителей к экстренным ситуациям на дорогах.

## Источники литературы

1. Абабков В.А., Перре М. Адаптация к стрессу. Основы теории, диагностики, терапии. - СПб.: РЕЧЬ, 2004. – 165 с.
2. Александрова, Л.А. К концепции жизнестойкости в психологии // Сибирская психология сегодня: Сб. научн. трудов. Вып. 2 / Под ред. М.М. Горбатовой, А. В. Серого, М.С. Яницкого / Л.А. Александрова. – Кемерово: Кузбассвуиздат, 2004. – С. 82-90
3. Анцыферова Л. Я. Личность в трудных жизненных условиях: переосмысливание преобразование ситуаций и психологическая защита // Психологический журнал. Т. 15. № 1, 1994.
4. Аргайл М. Психология счастья. – М.: Прогресс, 1990.
5. Бандура А. Теория социального научения. – СПб.: Евразия, 2000. – 320 с.
6. Бодров В.А. Психологический стресс: развитие и преодоление. Москва, 1995 – 528 с.
7. Борисова, С. Е. Влияние психологических установок водителей на безопасность дорожного движения / С. Е. Борисова // Психология и право. – 2011. – № 4. – С. 3–12.
8. Боулби, Дж. Создание и разрушение эмоциональных связей / Пер. с англ. В. Старовойтова. М.: Академический проект, 2004. - 232 с.
9. Варданыан Б.Х. Механизмы регуляции эмоциональной устойчивости // Категории, принципы и методы психологии. Психиче Варданыан Б.Х. Механизмы регуляции эмоциональной устойчивости // Категории, принципы и методы психологии. Психические процессы. — М.: Наука, 1983. — С. 542—543.
10. Гранская, В. Ю. Кросс-культурное сравнение отношения к безопасности, оценка риска и рискованного поведения на дорогах российских и норвежских водителей / В. Ю. Гранская // Вестник СПбГУ. – 2012. – Сер. 12. – № 3

11. Кабалевская, А. И. Особенности гендерного поведения водителей / А. И. Кабалевская // Вопросы психологии. – 2013. – № 4. – С. 69–87.
12. Кочетова Т.В. К вопросу о перспективах развития TRAFFIC PSYCHOLOGY в России // Социальная психология и общество. 2014. Том 5. № 4. С. 105–113.
13. Кочетова Т.В. Новое направление в психологии «Traffic Psychology»: зарубежный опыт, проблемы и перспективы развития // Современная зарубежная психология. 2012. Том 1. № 2. С. 39–48.
14. Кочетова Т.В. Traffic Psychology в системе подготовки преподавателей автошкол и водителей автотранспортных средств: программа дополнительного профессионального образования // Социальная психология и общество. 2015. Том 6. № 1. С. 93–102.
15. Лазарус Р. Теория стресса и психофизиологические исследования // Эмоциональный стресс / Под ред. Л. Леви; – 1970. – С. 178-208.
16. Маклаков А.Г. Общая психология — СПб.: Питер, 2001. — 592 с.
17. Медведев В. И., Парачев А. М. Терминология инженерной психологии. Л., 1971.
18. Рассказова Е.И., Гордеева Т.О. Копинг-стратегии в психологии стресса: подходы, методы и перспективы [Электронный ресурс] // Психологические исследования: электрон. науч. журн. 2011. N 3(17)
19. Решетников М.М. Психическая травма. СПб.: Восточно-Европейский Институт Психоанализа, 2006. – 322 с.
20. Романов А.Н. Автотранспортная психология: учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений. М., 2002.
21. Современная психология мотивации / Под ред. Д.А. Леонтьева. — М.: Смысл, 2002 — 343 с.
22. Филатова, О. Н. Профессиональная подготовка будущих водителей в автошколе : автореф.дис. ... канд. пед. наук / О. Н. Филатова. – Н. Новгород, 2009. – 21 с.
23. Фрейд, З. Введение в психоанализ. Лекции. М.: Наука, 1991. - 456 с.

24. Cohen S. Stress, social support, and disorder. In: H. O. Veiel & U. Baumann (Eds.). *The meaning and measurement of social support* // Washington DC: Hemisphere, 1992. P. 109-124.
25. Cramer P. Coping and defensive mechanisms: What's the difference? // *Journal of Personality*. 1998. Vol. 66. P. 919–946.
26. Filipp S. H. (Hrsg). *Kritische Lebensereignisse (2 Aufl.)*. Weinheim: Beltz Psychologie Verlags Union, 1990.
27. Folkman S., Lazams R. S., Delongis A., Groen R. J. Appraisal, coping, heals status, and psychological symptoms. // *J. Personal, and Soc. Psychol.* – 1986. – № 50. – P. 571-579
28. Lazarus R. S. *Psychological stress and the coping process*. New York: McGraw-Hill, 1966
29. Lasarus R. Emotions and interpersonal relationships: toward a person-centered conceptualization of emotions and coping // *Journal of Personality*. 2006. Vol. 74, N 1. P. 9–43.
30. Losoya S., Eisenberg N., Fabes R. Developmental issues in the study of coping // *International Journal of Behavioral Development*. 1998. Vol. 22, N 2. P. 287–313.
31. Miller S. M. Cognitive informational styles in the process of coping with threat and fnistration // *Advances in Behaviour Research and Therapy*. 1989. N11. P. 223-234.
32. Miceli M. Castelfranchi C. Further distinction between coping and defensive mechanisms // *Journal of Personality*. 2001. Vol. 69, N 2. P. 287–296.
33. Pearlin L. I. The social contexts of stress. In: L. Goldberger, S. Breznitz (Eds.). *Handbook of stress. Theoretical and clinical aspects*. New York: The Free Press, 1982. P. 367-379.
34. Perrez M., Reicherts M. *Stress, Coping, and Health. A Situation-Behavior Approach. Theory, Methods, Applications*. Seattle-Toronto-Bern-Gottingen: Hogrefe & Huber Publishers, 1992.

## Приложение А

### Опросник для водителей "Последствия ДТП"

Проводится небольшое пилотажное исследование на тему "Совладание со стрессом водителей, переживших ДТП" Основной целью нашего проекта является изучение эмоциональных и психологических последствий ДТП, полученные данные в дальнейшем могут быть использованы для оказания психологической поддержки водителям на месте ДТП. Вся полученная информация будет конфиденциальна. В процессе обработки данных будет невозможно определить личность отвечавшего на вопросы. Заполнение опросника может вызвать у Вас негативные эмоции и воспоминания, поэтому вы можете пропустить вопросы, которые вызывают у вас неприятные переживания, но мы будем благодарны вам за подробные ответы. Опросник содержит 4 блока вопросов и его заполнение займет около 30 минут.

Вам необходимо внимательно прочитать вопрос и выбрать наиболее подходящий вариант ответа (или несколько), опросник содержит вопросы с вариантами ответа и открытые вопросы. В опроснике нет правильных и неправильных

ответов.  
Благодарю Вас за участие.  
По вопросам и предложениям можно обращаться по адресу [chervik4@gmail.com](mailto:chervik4@gmail.com) Виктория

---

#### Ваш пол

- мужской
- женский

#### Ваш возраст

#### Семейное положение

- Женат/замужем
- Гражданский брак
- Разведен
- Не женат/не замужем
- Вдовец/вдова

#### Другое:

#### Есть ли у Вас дети

- Да
- Нет

#### Каким образом вы проходили обучение

- Автошколы
- Самостоятельно
- Учреждения среднего профессионального образования (СПО)
- Я не проходил обучение



**Укажите количество ДТП с Вашим участием**

**Сейчас я попрошу Вас вспомнить ПОСЛЕДНЕЕ Ваше ДТП. Сколько месяцев произошло с момента ДТП? \***

**Ваш водительский стаж на момент последнего ДТП**

**Кто находился с Вами в машине в тот момент**

- Я был один
- Знакомые, друзья
- Жена/муж
- Дети
- Другие родственники
- Животные

Другое:

**В какой степени Вы считаете себя ответственным за ДТП? \***

- Это была только моя вина
- Я был частично виноват
- Это была вина кого-либо другого
- Нельзя в точности никого винить

Другое:

**Что послужило причиной ДТП (данный вопрос предназначен для тех, кто считает себя виновным в ДТП)**

- Неисправность автомобиля
- Плохое качество дорожного покрытия
- Несвоевременная смена резины
- Погодные условия
- Неисправность светофора или отсутствие определенного дорожного знака
- Превышение скоростного режима
- Состояние алкогольного опьянения водителя
- Использование электронных устройств во время движения
- Плохое самочувствие

Другое:

**Какими оказались последствия ДТП для Вас**

- Эмоциональные, психологические
- Физические (травмы, повреждения)
- Материальные

Другое:

**Опишите свои первые мысли и переживания на момент ДТП**



**Выберите и списка с каким проблемами Вы столкнулись после аварии**

- Бессоница
- Кошмарные сновидения
- Страх управлять автомобилем
- Страх ездить в автомобиле пассажиром
- Возвращение картины аварии
- Раздражение
- Нежелание вспоминать и говорить об аварии
- Повышенный контроль за происходящим вокруг
- Потеря работоспособности

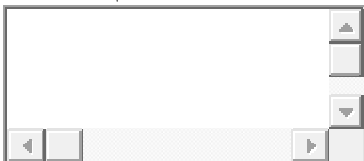
Другое:

**Какие последствия были у другого участника ДТП (если такие имеются)**

- Эмоциональные, психологические
- Физические (травмы)
- Материальные

Другое:

**Кто помог Вам в первые минуты ДТП, расскажите о том, какую именно помощь Вам оказывали, что Вы чувствовали в этот момент \***



**Кто помог Вам справиться с последствиями ДТП \***

- Родные и близкие
- Самостоятельно
- Специалисты (психологи, врачи)

Другое:

**Знали ли Вы порядок действий при ДТП \***

- Да
- Нет

Другое:

**Лучше всего в ситуации ДТП \***

---

**Пережить стрессовую ситуацию в момент  
ДТП лучше всего помогает \***

---

**Мой опыт участия в ДТП показал \***

---

**Мне кажется многих ДТП можно было бы  
избежать, если \***

---

**Я мог бы дать такой совет водителям,  
которые никогда не попадали в ДТП \***

---

**Спасибо за Ваши ответы!**