

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ВОЛИНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ЛЕСІ УКРАЇНКИ
ФАКУЛЬТЕТ ПСИХОЛОГІЇ
КАФЕДРА ПЕДАГОГІЧНОЇ ТА ВІКОВОЇ ПСИХОЛОГІЇ

Кваліфікаційна робота
на правах рукопису

ПАВЛОВСЬКА ТЕТЯНА СЕРГІЇВНА

ПСИХОЛОГІЧНІ ОСОБЛИВОСТІ ПІДГОТОВКИ УЧНІВ АВТОШКІЛ
РІЗНИХ ВІКОВИХ КАТЕГОРІЙ

Спеціальність: 053 «Психологія»
Освітньо-професійна програма «Психологія»
Робота на здобуття освітнього ступеня «Магістр»

Науковий керівник:

КОЦЬ МИХАЙЛО ОНИСИМОВИЧ

доцент, канд. психол. наук.

РЕКОМЕНДОВАНО ДО ЗАХИСТУ

Протокол № _____

засідання кафедри

від _____ 2024 р.

Завідувач кафедри

(_____) _____

ЛУЦЬК – 2024

ЗМІСТ

ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ ПСИХОЛОГІЧНИХ ОСОБЛИВОСТЕЙ УЧНІВ АВТОШКІЛ.....	10
1.1. Історія досліджень психологічних особливостей особистості у зв'язку з віком, статтю та активністю суб'єкта.....	10
1.2. Психічні якості та особистісні характеристики водія.....	13
1.3. Емоційні стани особистості та причини їх виникнення в діяльності водія.....	18
1.4. Теоретичний аналіз феноменів стресу й страху в контексті освоєння водійських навичок.....	22
1.5. Методичний інструментарій вивчення емоційної стресостійкості та характеру особистості.....	27
Висновки до розділу 1.....	32
РОЗДІЛ 2. ІСТОРИКО-ГЕОГРАФІЧНІ, ПСИХОЛОГІЧНІ ТА СОЦІОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ ФУНКЦІОНУВАННЯ АВТОШКІЛ ВОЛИНСЬКОЇ ОБЛАСТІ ТА ОБЛАСНОГО ЦЕНТРУ.....	34
2.1. Просторове поширення й напрямки підготовки автошкіл.....	34
2.2. Гендерна й вікова структури учнів автошкіл та динаміка їх змін в часі.....	36
2.3. Сучасні мотиваційні й лімітуючі чинники освоєння навичок водіння..	38
Висновки до розділу 2.....	41
РОЗДІЛ 3. ЕМПІРИЧНЕ ДОСЛІДЖЕННЯ ПСИХОЛОГІЧНИХ ДЕТЕРМІНАНТ ОСВОЄННЯ ВОДІЙСЬКИХ НАВИЧОК УЧНЯМИ АВТОШКІЛ У ЗВ'ЯЗКУ З ЇХ ВІКОВИМИ ТА ГЕНДЕРНИМИ ОСОБЛИВОСТЯМИ.....	42
3.1. Психічні стани учнів автошкіл.....	42
3.2. Оцінювання рівня ситуативної тривожності респондентів.....	46

3.3. Головні страхи учнів автошкіл в освоєнні водійських навичок.....	47
3.4. Стійкість до стресу.....	49
3.5. Копінг-стратегії учнів автошкіл та їхній зв'язок із рівнем тривожності, фрустрації, агресії та ригідності.....	50
3.6. Схильність до ризику.....	54
Висновки до розділу 3.....	55
РОЗДІЛ 4. ТЕХНІКИ САМОРЕГУЛЯЦІЇ УЧНІВ АВТОШКІЛ У ПРОТИДІЇ СТРЕСУ.....	57
4.1. Антистресове харчування.....	57
4.2. Вплив на психіку через тіло.....	58
4.3. Техніки дихання.....	60
4.4. Позитивне мислення і нейролінгвістичне програмування.....	62
4.5. Психокорекція самооцінки учнів автошкіл	62
4.6. Застосування прийому парадоксальної інтенції.....	63
4.7. Нейрозавдання і нейровправи для розвитку когнітивних здібностей.....	63
4.8. Декомпозиція як прийом підвищення ефективності освоєння водійських навичок.....	65
Висновки до розділу 4.....	66
ВИСНОВКИ.....	67
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	72
ДОДАТКИ.....	87

АНОТАЦІЯ

У роботі висвітлено результати дослідження гендерної й вікової структури учнів автошкіл, та їх змін в часі; спектру сучасних мотиваційних і лімітуючих чинників освоєння навичок водіння; емоційних станів і психологічних характеристик учнів автошкіл; головних страхів, що заважають ефективному освоєнню водійських навичок; копінг-стратегій учнів автошкіл та їхнього зв'язку з рівнями прояву тривожності, фрустрації, агресії, ригідності.

У процесі дослідження встановлено суттєве зростання впродовж попередніх 10 років кількості осіб, які вперше отримують водійське посвідчення у Волинській області, і, зокрема, частки жінок серед них. Чоловіки кількісно переважають над жінками лише у віці 18–19 рр. Серед страхів, пов'язаних з освоєнням водійських навичок, найбільш актуальними для чоловіків є страх нового і страх відповідальності, для жінок – побоювання недостатнього рівня розвитку власних здібностей, актуальних для водія, і страх відповідальності.

Більшість опитаних учнів автошкіл має: середні рівні тривожності, агресії, ригідності, стресостійкості, схильності до ризику; низькі рівні фрустрації й ситуативної тривожності; високу самооцінку ймовірності успішного освоєння водійських навичок. Зв'язки між віком опитаних учнів автошкіл і рівнями прояву їх тривожності, фрустрації та агресії відсутні. Зв'язки між віком і рівнем ригідності, між віком і рівнем стресостійкості, між віком і рівнем схильності до ризику слабкий і обернений (тобто з віком індивіди набувають легкості й гнучкості у поведінкових реакціях і прийнятті рішень, з віком відбувається певне зниження стресостійкості та схильності до ризику). У всіх опитаних домінує проблемно-орієнтована копінг-стратегія. Орієнтованість на уникнення проблем більш притаманна особам 17–20 років, для інших копінг-стратегій зв'язку з віком не виявлено. За результатами дослідження запропоновано техніки саморегуляції учнів автошкіл у протидії стресу.

Ключові слова: автошкола, агресія, водій, копінг-стратегія, психічний стан, ригідність, стресостійкість, схильність до ризику, тривожність, фрустрація.

ANNOTATION

The work revealed the results of a study of the gender and age structure of driving schools, and their changes per hour; the range of current motivational and limiting officials mastering water skills; emotional states and psychological characteristics of driving schools; headaches that are important for the effective development of water skills; coping strategy in driving schools and its connection with the manifestations of anxiety, frustration, aggression, and rigidity.

In the process of investigation, it was established that there is an increase in the sale of the first 10 years of many people, which will first eliminate water supply in the Volynsk region, and, for example, parts of women. among them. Men have a lot of respect over women above the age of 18-19. Among the fears associated with mastering water skills, the most relevant for men is the fear of the new and the fear of originality, for women - the fear of insufficient zeal for the development of power abilities that are relevant for water, and fear of danger.

Most of the content of driving schools is: average levels of anxiety, aggression, rigidity, stress resistance, sensitivity to risk; low levels of frustration and situational anxiety; high self-esteem and the likelihood of successful mastering of water skills. The connections between the teachers of driving schools and their peers manifest their anxiety, frustration and aggression on a daily basis. Connections between the age and the level of rigidity, between the age and the level of stress, between the age and the level of weakness to the risk of weakness and turnarounds (the same as with the age of the individual ease and flexibility emerge in behavioral reactions and decision-making, which results in a gradual decrease in stress resistance and resilience to risk). All individuals have a dominant problem-oriented coping strategy. An orientation toward solving problems is more common among individuals aged 17–20 years; for other coping strategies, no connection was found. The results of the follow-up were based on self-regulation techniques in driving school students in the fight against stress.

Key words: driving school, aggression, driving, coping strategy, mental state, rigidity, stress resistance, vulnerability to risk, anxiety, frustration.

ВСТУП

Актуальність дослідження. Сьогодні важко уявити наше життя без використання транспортних засобів, які дають багато позитивних аспектів для життєдіяльності людини: збільшують її мобільність у просторі та часі, покращують комфортність пересування, сприяють розвитку самостійності дій і прийняття рішень, формуванню іміджу успішної особистості тощо. Особливо, якщо мова йде власне авто чи інший транспортний засіб. Тому з року в рік у нашій країні зростають кількість учасників та інтенсивність дорожнього руху, що загострює питання безпеки на дорогах. Вона пов'язана з різними чинниками, як об'єктивними, так і суб'єктивними, але будь-яка ситуація на дорозі неминуче пов'язана, насамперед, з людським фактором, тобто сукупністю усіх фізичних та психологічних властивостей особистості водія. Іноді розуміння цього є однією з перепон керувати автомобілем (чи іншим транспортним засобом) і причиною зростання тривожності учнів автошкіл. У зв'язку з цим вагомим значення набувають питання вдосконалення підходів до професійної та психологічної підготовки водіїв. Уміння розпізнавати свої психічні стани, розуміння рівня розвитку своїх психоемоційних якостей та способів подолання ситуативних труднощів є важливими психологічними складовими безпечної водійської практики.

Об'єктом даного дослідження є учні автошкіл.

Предметом дослідження є вікові та гендерні особливості емоційної стресостійкості та характеру особистості учнів автошкіл.

Мета дослідження – дослідження психологічних детермінант освоєння водійських навичок учнями автошкіл у зв'язку з їх віковими та гендерними особливостями.

Для досягнення поставленої мети вирішувалися такі **завдання**:

- 1) проаналізувати просторове поширення й напрямки підготовки автошкіл Волинської області та Луцька зокрема, дослідити гендерну й вікову

- структури учнів автошкіл регіону та динаміку їх змін в часі, виявити сучасні мотиваційні й лімітуючі чинники освоєння навичок водіння;
- 2) охарактеризувати емоційні стани та психологічні характеристики учнів автошкіл, причини їх виникнення в процесі освоєння водійських навичок (продіагностувати рівні прояву тривожності, фрустрації, агресії, ригідності, оцінити рівень ситуативної тривожності, стресостійкості та схильності до ризику відповідно до вікових і гендерних ознак респондентів);
 - 3) з'ясувати суть феноменів стресу й страху в контексті освоєння водійських навичок, виявити головні страхи, що заважають ефективному освоєнню водійських навичок;
 - 4) дослідити копінг-стратегії учнів автошкіл та їхній зв'язок із рівнями прояву продіагностованих психічних станів;
 - 5) запропонувати психологічні техніки саморегуляції учнів автошкіл для протидії стресу.

Теоретико-методологічною основою дослідження були положення системного та комплексного підходів (С. Максименко, Г. Костюк, К. Платонов та ін.); принцип єдності свідомості та діяльності (С. Рубінштейн та ін.), положення теорії особистості (Г. Балл, Л. Велитченко, І. Бех, В. Моргун, О. К. Дусавицький, О. Саннікова та ін.); положення про активність суб'єкта в процесі діяльності (Г. Костюк, Л. Снігур, С. Симоненко, Л. Сердюк та ін.); синергетичний підхід до вивчення психічного розвитку та формування особистості учня (В. Кушнір, С. Клепко, А. Євтодюк, П. Таланчук та ін.).

Для розв'язання поставлених завдань було використано такі **методи**: аналіз, синтез, систематизація, узагальнення, порівняння, тестування, бесіда, констатувальний експеримент, математико-статистичні методи, графічне та картографічне моделювання. На етапі емпіричного дослідження використовувались такі методики: «Самооцінка психічних станів (за Г. Айзенком)», «Оцінка рівня ситуативної (реактивної) тривожності (тест Спілбергера-Ханіна)», «Стійкість до стресу», «Методика дослідження копінг-

поведінки в стресових ситуаціях, а також методики з вивчення схильності до ризику, оскільки такі характеристики особистості водія значимі в умовах дорожнього руху. Також було розроблено опитувальники учнів автошкіл. Дослідження проводилося з листопада 2023 до вересня 2024 рр. включно. Математична обробка результатів дослідження здійснювалася за допомогою MS Excel 2019, картографічне моделювання – растрових графічних редакторів (Paint Tool SAI, Gimp) і MS Excel 2019. Бланки методик було створено за допомогою Google Forms.

База дослідження: автошколи міста Луцька.

Наукова новизна роботи. Вперше:

- 1) закартографовано просторове поширення й напрямки підготовки автошкіл Волинської області та Луцька зокрема;
- 2) досліджено гендерну й вікову структури учнів автошкіл регіону та тенденції їх змін в часі;
- 3) з'ясовано сучасні мотиваційні й лімітуючі чинники освоєння навичок водіння;
- 4) виявлено рівні прояву тривожності, фрустрації, агресії, ригідності, ситуативної тривожності, схильності до ризику, стресостійкості учнів автошкіл відповідно до їх вікових та гендерних ознак;
- 5) виявлено головні страхи, що заважають ефективному освоєнню водійських навичок;
- 6) досліджено копінг-стратегії учнів автошкіл та їхній зв'язок із психічними станами особистості;
- 7) запропоновано ескіз програми психологічної підтримки учнів автошкіл.

Практичне значення роботи: результати дослідження можуть бути корисними для ефективної організації навчального процесу в автошколах з метою підготовки успішних і кваліфікованих водіїв транспортних засобів.

Апробація роботи. Основні результати дослідницької роботи обговорювались на засіданнях кафедри педагогічної та вікової психології ВНУ імені Лесі Українки й отримали схвалення на таких наукових семінарах:

- 1) «Магістратура з психології: Viribus unitis» (2–3 жовтня 2024 р., м. Луцьк);
- 2) «Феноменологія депривації: психолого-педагогічний і теоретико-прикладний дискурс. Ремедіум 14» (2–4 квітня 2024 р., м. Луцьк);

а також на V Міжнародній науковій конференції «Міжгалузеві диспути: динаміка та розвиток сучасних наукових досліджень» (22 березня 2024 р., м. Тернопіль).

Результати дослідницької роботи відображенні у таких публікаціях:

1. Павловська Т. С., Коць М. О. Зв'язок рівня тривожності із копінг-стратегіями учнів автошкіл. *Перспективи та інновації науки. Серія «Психологія»*. Київ, 2024. № 4(38). С. 992–2002. [https://doi.org/10.52058/2786-4952-2024-4\(38\)-992-1003](https://doi.org/10.52058/2786-4952-2024-4(38)-992-1003)
2. Павловська Т. С., Коць М. О. Конфліктні емоційні стани учнів автошкіл. *Психогенеза особистості: норма і девіація: збірник наукових статей і тез*. Луцьк: ФОП Мажула Ю. М., 2024. С. 190–198.
3. Павловська Т. С., Коць М. О. Феномен страху в освоєнні водійських навичок. *Міжгалузеві диспути: динаміка та розвиток сучасних наукових досліджень: зб. наук. праць з матеріалами V Міжнар. наук. конф.* (м. Тернопіль, 22 березня, 2024 р.). Вінниця: ТОВ «УКРЛОГОС Груп, 2024. С. 144–147.
4. Павловська Т., Коць М., Матящук Ю. Автошколи Волинської області: історико-географічний, психологічний та соціологічний аспекти функціонування. *Розвиток сучасної освіти і науки: результати, проблеми, перспективи: колективна монографія*. Том 12: Виклики та можливості науки та освіти у контексті сучасних трендів [колективна монографія]. Конін – Ужгород – Перемишль – Миколаїв: Посвіт, 2024. С. 168–179.

Обсяг і структура роботи. Робота складається зі вступу, 4-х розділів, висновків, списку використаних джерел (135 найменувань), 11 додатків, викладена на 63 сторінках друкованого тексту, вміщує 38 рисунків (33 графіки і діаграми, 1 картосхема, 4 фотоілюстрації), 1 таблиця. Загальна кількість сторінок із додатками – 96.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ ПСИХОЛОГІЧНИХ ОСОБЛИВОСТЕЙ УЧНІВ АВТОШКІЛ

1.1. Історія досліджень психологічних особливостей особистості у зв'язку з віком, статтю та активністю суб'єкта

Одним із ключових аспектів вивчення психологічної підготовки водіїв є дослідження їхніх емоційних станів. Теоретичні засади дослідження емоційних станів напрацьовані багатьма вченими, серед яких В. Вундт, Р. Лазарус, І. Ізард, У. Джеймс, С. Рубінштейн, Г. Ланге, З. Фрейд, Г. Гуд, П. Екман та ін. [71, с. 247; 72, с. 104]. Питання емоційного стану, різних аспектів емоційно-вольової сфери особистості були предметом досліджень таких українських учених як В. Гончаренко, А. Зелінський, М. Бригадир, В. Зарицька, Т. Кириленко, Т. Малкова, В. Гаврилькевич, С. Вишневецький, Л. Наугольник, Т. Мотрук, У. Михайлишин, О. Фірстова та ін. [17, с. 78; 19; 26; 71; 72, с. 104; 73; 78]. Емоційна сфера особистості в контексті навчальної діяльності була в полі зору таких науковців, як О. Саннікова, М. Кузнєцов, О. Чебикін, професійної діяльності – Я. Мацегора, С. Полторак, І. Приходько, О. Бандурка, О. Іванашко, А. Клочко, О. Землянська, О. Тімченко, Е. Пронський [19, с. 19; 43; 71, с. 247; 100; 97].

Оскільки керування автомобілем є складною роботою з високими небезпекою і відповідальністю в умовах високих психоемоційних перевантажень, то заслуговує на увагу вивчення стресогенних чинників та стресостійкості водіїв. Питанням вивчення стресу займалися Д. Брайт і Ф. Джонс, Лазарус, Лейман, Еплі і Трамблер, У. Кеннон, Левіне і Скот, Кокс, П. Сельє, Дж. Баретта, Д. Майерс, Є. Мілерян, В. Циган, О. Кокун, М. Reicherts, М. Perrez, М. Beasley, Т. Thompson, J. Davidson, D. Randall [78, с. 56, 74; 113, с. 13, 121; 120 с. 41]. Сучасні погляди на стрес, причини його виникнення, динаміку перебігу, способи подолання детально розкриті Л. Наугольник [78]. Подолання стресу в умовах кризи вивчали Н. Коструба, Т. Титаренко, О. Фіщук

[56; 78; 115]. Проблему стресостійкості особистості висвітлили в своїх працях О. Джеджула, А. Гурич, В. Корольчук, Д. Морозов, Г. Ришко, Т. Циганчук, Г. Мигаль, Н. Кордунова, І. Мудрак, Н. Дмитріюк, Г. Лапшинська, Т. Плачинда, М. Черпіта, Лі Канг Хі та ін. [55; 59, с. 22].

Проблемним питанням психології управління транспортом є дослідження страху. Перші трактування цього поняття з'являються ще в XIV ст. в Англії. Але наукові уявлення про нього почали складатися лише у XIX ст. і пов'язані з іменами К. Бернара, У. Кеннона, Г. Сельє, Л. Орбелі та інших [67 с. 247]. Дослідження окремих проявів тривоги й страхів здійснювали К.-Г. Юнг, У. Джеймс, Д. Уотсон, Дж. Боулбі, Дж. Грей, Р. Мей, Е. Фром, І. Ялом, Ф. Ріман, К. Ізард, К. Хорні, К. Роджерс, З. Фрейд, Р. Еркс, Д. Додсон та ін. Страху, що виникають під час навчальної діяльності описали в працях О. Захаров, К. Мілютіна, М. Кузнєцов, О. Солодухова, О. Складенко та ін. Проблеми страху присвячені сучасні публікації українських науковців, серед яких П. Александров, О. Горбачова, Т. Карпів, О. Покальчук, В. Стасюк, О. Туренко, О. Блінов, І. Ющенко [10, с. 20–21; 130, с. 18].

Значимою в умовах дорожнього руху характеристикою водія є його схильність до ризику. Як рису особистості, психологічний феномен схильність до ризику вивчали Г. Айзенк, Х. Гейм, Г. Балл, Є. Байт, С. Лінг, У. Бек, Е. Гідденс, Н. Луман, А. Ейзен, М. Фішбейн, Г. Уальд, А. Р. Трімпоп, Д. Клеббельсберг, Д. Кібельсберг, Н. Мужанова, М. Корольчук, В. Крайнюк, І. Сингаївська [6; 9; 80].

Спосіб подолання людиною стресової ситуації має значення у будь-якій сфері її життєдіяльності. Актуальність цього питання у водійській практиці безсумнівна. Феномен копіngu був предметом досліджень Л. Бірмена, С. Девідсона, С. Кобба, Г. Баррет-Ленарда, М. Калліопуски, Дж. Інґхама, П. Міллера, Р. Лазаруса, Г. Хекхаузена, К. Роджерса, С. Фолькман та інших [92, с. 181, 182]. Наукові доробки в цьому руслі мають Дж. Вайлант, Т. Кроубер, К. Олдвін, П. Коста, Н. Ендлер, У. Лер, К. Карвер, Л. Мерфі, Н. Мак-Вільямс, Р. Маккрей, Г. Сельє, Дж. Паркер, Т. Уїлс, С. Хобфол, Н. Хаан, та ін. [4, с.

109–111; 5, с. 12; 44, с. 110; 92, с. 181–182; 111, с. 92]. Теоретико-методологічний базис визначення копінг-стратегії поведінки особистості відображено у працях багатьох сучасних українських дослідників, з-поміж яких В. Абрамов, А. Бочкай, А. Вдовиченко, С. Вірний, О. Войцеховська, В. Горбенко, В. Грандт, Г. Діденко, Г. Закалик, Л. Карамушка, Н. Кордунова, О. Матеюк, З. Шайхлісламов, В. Шебанова [4; 16; 22; 46; 54; 101, с. 72, 110; 125; 126]. Взаємозв'язок стресу та копінг-поведінки проаналізували в своїх роботах Н. Водоп'янова, В. Абрамов, Я. Бордіян, Є. Бітюцька, А. Журавльов, Г. Горська, Т. Крюкова, І. Мельничук, С. Макаренко, В. Пілецький, Н. Родіна, О. Сергієнко, В. Предко, І. Субашкевич, Я. Сидор та ін. [64; 68; 90; 94; 111; 126, с. 370]. Гендерні аспекти копінг-стратегій в полі зору таких науковців, як І. Сейфі-Кренке, К. Алдвін, Ш. Тейлор, М. Хараджи, І. Мельничук, Г. Горська, А. Мягких, О. Стельмах, Т. Ткачук та ін. [117, с. 185; 121, с. 599]. Вплив віку на особливості копінг-поведінки відображено в наукових працях А. Зуєвої, А. Коцар, Т. Бушуєвої [13; 42; 68]. Взаємозв'язки копінг-стратегій і вирішення професійних та особистісних проблем висвітлили М. Дідух, А. Вдовиченко, В. Олефір, З. Сивогракова, А. Кіясь, Л. Карамушка та ін. [16; 36, с. 639].

Аналіз емоційного стану водіїв у зв'язку з впливом чинників дорожнього руху, результати досліджень психофізіологічних якостей, необхідних для формування водійських навичок та надійності водія, емоційних характеристик його трудової діяльності, впливу віку, часу доби, дорожніх заторів на функціональний стан водія тощо відобразили в своїх наукових публікаціях Д. Бурко, Г. Бабаєв, В. Гайдукевич, Ю. Ветушка, Н. Гюлев, А. Галкін, В. Доля, В. Зозулевський, А. Жукова, О. Лобашов, С. Клименко, О. Прасоленко, О. Потійчук, М. Хворост, С. Осташевський, М. Скларов, О. Святець, А. Старий, І. Толмачов та інші [2; 18; 31–34; 58; 62; 93; 97; 118; 123; 109].

Психологічні особливості підготовки водія, взаємозв'язки його емоційних станів з набуттям навичок водіння висвітлили у свої наукових доробках Taylor, Н. Вишневська, В. Гайдукевич, Н. Гюлев, М. Коць, Т. Павловська, В. Чернишов, Ю. Крутенко, О. Савченко, В. Лопаткіна [1; 27; 63; 84–87; 104; 124].

1.2. Психічні якості та особистісні характеристики водія

Вивчення психічних якостей та особистісних характеристик водіїв необхідне для правильного розуміння їхніх дій і вчинків у дорожніх умовах, а також для розробки науково обґрунтованих методів навчання учнів автошкіл.

Одним з головних чинників безпечного руху на дорозі є зосередженість водія на значимих предметах, явищах довкілля і власних переживаннях – тобто, його увага. Згідно статистичних даних саме неувважність найчастіше є причиною дорожньо-транспортних пригод. Виокремлюють пасивну (мимовільну) й довільну увагу. Остання відіграє головну роль у роботі водія, більше його втомлює, оскільки потребує значних вольових зусиль і нервового напруження. Увага характеризується обсягом, розподілом, переключенням, концентрацією, вибірковістю, коливанням, інтенсивністю, стійкістю. Ці характеристики уваги залежать від віку, досвіду, психічного й фізичного стану водія, інтересу до діяльності, умов руху. Причинами неувважності водія можуть бути перевтома, розсіяність, надмірна зосередженість, відсутність інтересу, неорганізованість, хворобливий стан [27, с. 52–59; 100, с. 10–12].

Водій під час кермування автомобіля утримує в полі свого зору багато об'єктів, явищ, процесів: дорогу, інших учасників дорожнього руху, панель приладів, роботу транспортного засобу. Інформація про усе це передається у головний мозок, завдяки чому виникають відчуття. Подальшим етапом оброблення інформації є більш складний пізнавальний процес – сприймання. Сприймання водієм великої кількості зорових, звукових та інших подразників зумовлено необхідністю переключати увагу з одного об'єкта на інший відповідно до їх важливості й поточної дорожньої обстановки. Повнота, швидкість і точність сприймання залежать від знань і досвіду водія. Успішна діяльність водія особливо залежить від його здатності до сприймання простору і часу (правильного визначення відстаней та оцінювання часових інтервалів) [100, с. 13–14].

У діяльності водія поточні задачі неможливо вирішити лише за допомогою відчуттів і сприйняття, важливими також є пам'ять і мислення.

Пам'ять відображає пошук, накопичення та збереження інформації. Розрізняють різні види пам'яті. Для водія має особливе значення зорова, рухова, тактильна пам'ять, а також така її характеристика як продуктивність. Остання включає такі якості як готовність, швидкість, точність, тривалість запам'ятовування, а також обсяг пам'яті. Найбільше значення для водія має готовність пам'яті – здатність швидко пригадувати потрібні знання зі свого запасу компетентностей у тих випадках, коли цього вимагають обставини [27, с. 55; 57; 100, с. 20].

Складним когнітивним процесом є мислення, яке відповідає за сприйняття й обробку інформації, аналіз, генерацію ідей, уявлення й прийняття рішень. Мислення міцно пов'язане зі сприйняттям, відчуттям і пам'яттю, дає можливість робити висновки про причини дій і ситуацій та прогнозувати їхні наслідки. В основі мислення лежать процеси аналізу та синтезу об'єктів чи подій. Результатом мислення є прийняття рішення. Мислення буває наочно-дійовим (наприклад, водіння автомобіля), образним (уявне кермування авто за певним маршрутом) й абстрактно-логічним (наприклад, освоєння законів динаміки). Розрізняють також репродуктивне й творче, теоретичне й практичне мислення. Останнє є особливо важливим для водія, адже в умовах обмеженого часу він повинен уявити елементи дорожньої ситуації, надати їм руху й побачити план своїх найдоцільніших дій [27, с. 70–74; 70; 100, с. 16–17].

Сенсомоторні реакції є зворотними діями людини на усі відчуття. Вони бувають простими й складними. В кожній із цих реакцій є латентний (прихований) і моторний періоди. Перший із них є часом від появи сигналу до початку руху; другий – часом виконання руху. Складна реакція має значно більший час ніж проста. Скорочують час реакції високий рівень професійної підготовки водія, очікування небезпеки, гарний настрій, фізична активність, а збільшують – хворобливий стан, переляк, вживання ліків чи алкоголю, погані погодні умови, вік, перевтома, сутінковий чи темний час доби, поганий настрій. Час реакції водія залежить також від темпераменту, самовладання, стійкості та інтенсивності уваги, ступеня прогнозованості дорожньої ситуації. Він впливає

на шлях зупинки автомобіля. Час реакції водія не є постійним, а змінюється під впливом його психофізіологічного стану й дорожніх умов [27, с. 82–87].

Життя люди супроводжується різними емоціями (реакціями людини на явища реального або уявного світу) та почуттями (стійким емоційним ставленням людини до явищ дійсності). Почуття відображають значення цих явищ для особистості залежно від її потреб і мотивів. Іншими словами, це переживання людиною свого ставлення до себе, до інших, до всього, що вона пізнає і робить. Почуттями є любов, щастя, задоволення, повага, провина тощо, емоціями – захоплення, радість, хвилювання, смуток, гнів, страх, сором, здивування тощо. Почуття триваліші й стійкіші, ніж емоції [53; 100, с. 21].

Воля є здатністю особистості керувати своїми діями. Формується у процесі життєдіяльності і її розвиток тісно пов'язаний з мисленням, уявою, емоціями, розвитком свідомості й самосвідомості особистості. Вольові дії завжди спрямовані на досягнення поставленої цілі й виходять з певних мотивів (мотив – причина руху до мети). Головними вольовими якостями водія є дисциплінованість, наполегливість, рішучість, самовладання [100, с. 23].

Системою превалюючих мотивів поведінки й діяльності є спрямованість особистості. Вона залежить від цінностей, переконань (культурні, релігійні, соціальні), інтересів, навколишнього середовища. Головною причиною змін спрямованості особистості є зміна навколишнього середовища. Розрізняють особистісну, колективістську, ділову спрямованості особистості [7, с. 27].

Інтерес є стійким, емоційно забарвленим, вибіркоким прагненням особистості до життєво значущих об'єктів. Виникає на ґрунті потреб, але не зводиться до них. Може виявлятися в симпатії до людини чи іншої живої істоти, у захопленні певною діяльністю тощо. Інтереси людей різняться за спрямованістю, стійкістю та широтою [7, с. 28; 31, с. 47].

Потреба – відчуття людиною необхідності чогось важливого для існування й розвитку. Потреби мотивують людину до активності, регулюють її поведінку, мислення, емоції, почуття, волю. Основними групами потреб особистості є: біологічні, матеріальні, соціальні, духовні [95, с. 85]. Відомими

авторами класифікацій потреб є американські вчені Г. Маррей, А. Маслоу, К. Алдерфер [1; 95, с. 86–87].

Здібності є індивідуальними особливостями психіки, від сприяють успіху в будь-якій діяльності. Їх поділяють на природні й специфічні (загальні й спеціальні), теоретичні й практичні, репродуктивні й творчі. Природним базисом здібностей є задатки. Розвиток останніх залежить від умов життя, навчання та виховання. Працьовитістю й компенсацією відсутніх якостей іншими можна добитися успіху навіть із меншими здібностями. До прикладу, такі якості водія як уповільнена реакції, емоційна нестабільність, відволікання уваги можна компенсувати завзятим тренуванням прогнозування дорожньої обстановки, вольових зусиль та уваги [31, с. 47; 95, с. 60].

Здібності людини до керування транспортним засобом, насамперед, визначаються такими якостями як: витривалість, достатній фізичний розвиток, хороші спритність і координація рухів, здатність легко формувати рухові навички, високий ступінь розвитку органів чуття, висока точність і швидкість сенсомоторних реакцій, розвинене сприйняття руху, часу й простору, наполегливість, сміливість, терпіння, рішучість, швидке переключення уваги та її висока стійкість, гарна пам'ять, висока готовність пам'яті, емоційна стійкість, самоконтроль, дисциплінованість, ініціативність, кмітливість [31, с. 47–48].

Динаміку психічних реакцій людини характеризує темперамент. Основними з них є сангвінік, холерик, флегматик, меланхолік. Зазвичай, людина поєднує в собі риси кількох темпераментів.

Сангвінікам властиві висока лабільність нервової системи (часта зміна емоцій, вони сильні але нетривалі), високі темп реакції й опірність життєвим труднощам, рухливість, ініціативність, працьовитість, активність, оптимізм, виразні міміка й жести. Це доброзичливі, життєрадісні люди з високою працездатністю. У стресовій ситуації діють активно, зберігають самовладання. Сангвініки гарно проявляють себе як водії, але можуть переоцінювати свої можливості і, як наслідок, приймати запізнілі рішення. Краще проявляють себе

в умовах міського трафіку. В умовах монотонного руху є ймовірність засинання за кермом [31, с. 49; 39, с. 26; 112, с. 416].

Холерик характеризується підвищеною емоційною збудливістю, категоричністю, прагненням домінувати, циклічною активністю. Свою енергію спрямовує або в наполегливість і працьовитість, або в конфліктність чи агресивність. Може йти до мети наполегливо, а може спинитися за крок до фіналу. Нервова система холерика в критичні моменти може працювати довго та невпинно. Їм властивий високий рівень емоційного збудження, через що швидко стомлюється. Це знижує його надійність при тривалій їзді. Виняткова активність, недостатні посидючість і витримка часто заважають формуванню належних водійських навичок. Керуючи транспортним засобом у години-пік, можуть проявляти невиправданий ризик, дратівливість, втрачати самоконтроль [31, с. 49; 39, с. 24; 112, с. 416].

Сповільнена реакція на подразники властива флегматику. Емоції у нього виникають повільно, але тривають довго; міміка й жестикуляція збіднені. Спокійний, врівноважений, упертий, наполегливий, але часто недостатньо активний, ініціативний, неквапливо й послідовно виконує завдання. Може чинити опір тривалим і сильним подразникам, але не завжди може швидко зреагувати у несподіваних і важких ситуаціях. Через високу витривалість до монотонних подразників придатні до далеких рейсів, але проблеми викликає необхідність приймати швидкі рішення за обмежений проміжок часу [31, с. 49; 39, с. 28; 112, с. 416].

Меланхоліку притаманні слабкість процесів збудження і гальмування. Людина цього темпераменту вразлива, стримана, тиха, тривожна, нетовариська, схильна до роздумів, чуйна, певною мірою песимістична, сором'язлива, легко ображається, плаксива, швидко стомлюється, важко переносить діяльність із високою частотою форс-мажорів і різних змінб надає перевагу спокійній і монотонній роботі. Будь-які несприятливі зміни обстановки можуть вивести його з рівноваги. Стрес, навіть найменший, може знизити їхню працездатність. Їм важко дається небезпечна робота, яка передбачає прийняття важливих і

відповідальних рішень. Меланхоліка вважають найменш придатним до професійної діяльності водія [31, с. 49; 39, с. 31; 112, с. 416].

Характер – це властивості особистості, які визначають її поведінку, думки, емоції, ставлення до себе, справи, власності, інших людей. Формується під впливом генетичних і соціальних чинників у процесі навчання, виховання та діяльності. Характер кожної людини визначається: динамікою її волі, особливостями проявів емоцій та емоційного фону, що супроводжують її вчинки, інтелектуальними особливостями та взаємозв'язком усіх цих компонентів. Характер тісно взаємопов'язаний зі спрямованістю особистості та її темпераментом. Важливою для безпеки дорожнього руху рисою особистості водія є схильність і готовність до ризику [31, с. 49–50; с. 416].

1.3. Емоційні стани особистості та причини їх виникнення в діяльності водія

Дослідження емоцій та емоційних станів мають доволі тривалу історію, але й донині нема однозначних трактувань поняття «емоційні стани», оскільки вони пов'язані з іншими властивостями, процесами й станами індивіда [73, с. 202]. Тому, аналізуючи літературні джерела, ми виокремили різні трактування дефініції «емоційний стан» (дод. А).

Емоційний стан є результатом роботи кори головного мозку та мозкового стовбура. Чим більшого значення надає людина якійсь інформації, тим більш глибокими будуть почуття [27, с. 75]. Емоційний настрій індивіда формується залежно від властивостей та інтенсивності потреби, а також від оцінки ймовірності її задоволення [26, с. 44]. Він впливає на забезпечення функцій організму, схильність до ризику, характеристики уваги, час реакції, ступінь втоми, що особливо актуально у водійській діяльності.

За впливом на організм та активністю особистості розрізняють стани, які викликають емоційну рівновагу та гармонію, емоційне пригнічення, емоційне збудження. Зважаючи на модальність відповідної емоції, можна вважати, що

емоційних станів є стільки, скільки є емоцій. Однак, поняття «емоція» й «емоційний стан» не синонімічні [26, с. 45].

Зазвичай емоційні стани поділяють на емоційний відгук, настрої, емоційний тон відчуттів, пристрасть, конфліктні емоційні стани. Виникають вони через вплив на особистість різноманітних подразників, серед них можна виділити стрес, афект, фрустрацію [35, с. 11, 13].

В. Гаврилькевич та О. Фірсова різновидами емоційних станів вважають настрої, пристрасть, емоційний стрес, афект, фрустрацію [26, с. 45], а С. Вишневський – емоції, почуття й афекти [19, с. 21].

Настрої – «це емоційний стан, які може тривати довго й мати позитивне й негативне забарвлення, відповідно впливаючи на поведінку й працездатність людини». Настрої не є конкретною емоцією, але може бути викликаний емоціями. Настрої бувають позитивними й негативними, тимчасовими й тривалими, слабкими або сильними, реальними чи уявними, природженими або вивченими. До основних типів настрою відносять ейфорію, депресію, замкнутість, нудьгу, злість, тривогу, стрес [12, с. 32; 31, с. 76; 77].

Пристрасть є сильним, стійким всеохоплюючим почуттям, що визначає напрям думок і вчинків та супроводжується глибоким емоційним переживанням, пов'язаним з певним об'єктом. Цей стан означає захопленість, порив, спрямованість усіх сил і намірів особистості для досягнення мети. Пристрасть за емоційністю нагадує афект, а за тривалістю – настрої. Дещо схожим до пристрасті є почуття захоплення. Однак, останнє більш мінливе й короткочасне [12, с. 35].

У процесі освоєння водійських навичок учні автошкіл часто переживають конфліктні емоційні стани, особливо емоційний стрес. Його прояв залежить, насамперед, від особистих психологічних якостей людини й ступеня новизни діяльності. Стрес – це «значна й тривала психологічна напруга, яка виникає у людини, коли її нервова система зазнає емоційного навантаження». Це реакція організму на реальну чи уявну загрозу. Іноді стрес мобілізує ресурси організму й підвищує його готовність до психологічних і фізичних перевантажень

(евстрес), а іноді знижує психофізіологічні можливості організму (дистрес) і може призводити до функціональних та поведінкових порушень життєдіяльності індивіда [27, с. 81; 19, с. 22; 78, с. 17].

Виникнення стресу у водіїв (незалежно від їхнього досвіду) зумовлюють аварійні ситуації, помилки особисті чи інших водіїв, нав'язаний середовищем темп руху за умов дефіциту часу, велика щільність чи інтенсивність руху, недостатня інформація про дорожню обстановку, неякісний стан дороги, обмежена видимість, відповідальність за пасажирів, транспортний засіб чи вантаж, значна частість прийнятих важливих рішень, перевантаження інформацією або її нестача під час руху, психічне й фізичне виснаження. Психоемоційне напруження у водіїв може спричинитися також біологічним страхом, фізіологічним дискомфортом, невпевненістю в своїх знаннях і навичках управління автомобілем, переоцінкою значимості помилкових дій і конфліктними умовами [3, с. 28; 31, с. 77, 83; 58, с. 24].

Особливо небезпечним для водіїв під час управління автомобіля є стан афекту – «інтенсивних, бурхливих, але короткочасних емоційних спалахів люті, жаху, гніву, відчаю, горя, радості». Виникає в результаті дефіциту інформації та часу для належної оцінки складної ситуації, внаслідок внутрішнього конфлікту, зумовленого протиріччям між потягами, бажаннями, прагненнями людини або протиріччям між вимогами, що ставляться до неї й можливостями виконати їх. Іноді в стані афекту, особливо патологічного, людина може втратити контроль над собою і скоїти протизаконні дії. Запобігти розвитку афекту можна шляхом переключення уваги [12, с. 33; 35, с. 16; 58, с. 24].

Фрустрація – «це емоційний стан, який виникає через реальні або уявні перешкоди, що заважають досягненню поставленої мети. Виникає тоді, коли рівень незадоволення ситуацією перевищує той, що людина може витримати». У разі неможливості самостійно подолати перешкоду, людина свідомо шукає компенсаторні стратегії поведінки, або діє неусвідомлено й неадекватно, що може спровокувати агресію, апатію, депресію, тривогу, переоцінку бажань, емоційне вигорання тощо [35, с. 18]. В учнів автошкіл стан фрустрації може бути

викликаний повторними неуспішними результатами іспитів, тривалим проблемним освоєнням навиків практичного водіння авто [85, с. 195].

Результати наукових досліджень засвідчують, що емоційні стани можуть як активувати, так і гальмувати когнітивний процес [78, с. 204], що актуально й у процесі навчальної діяльності учнів автошкіл. Особливе емоційне навантаження створюють практичні заняття в цих навчальних закладах, особливо перші виїзди в місто чи на автодром.

Для ефективного кермування автомобілем водій повинен постійно усвідомлювати свої емоційні відгуки й стримувати надмірне нервово збудження завдяки розвитку дисциплінованості, самовладання, наполегливості та рішучості [31, с. 80]. Набуттю таких ознак стресостійкості як спроможність пристосовуватися у мінливих обставинах, бути «гнучким» і здатним контролювати ситуацію можуть сприяти освіченість, висока фахова підготовка, комунікабельність, гумор, позитивне мислення [35, с. 16]. Для безпеки руху важливе значення має здатність водія долати надмірну емоційну напругу емоційною стійкістю (протидією виникненню астенічних емоцій) та емоційною витривалістю (протидією виникненню астенічних емоцій при повторюваності негативних переживань), самовладанням (вмінням пригнічувати надмірне емоційне збудження), волею (діями для досягнення свідомо поставленої мети) [27, с. 81–82].

Особливу роль у психічній діяльності людини має емоційна стійкість. Вона включає психофізіологічну, емоційно-вольову, адаптивну, когнітивно-рефлексивну, соціально-перцептивну складові й залежить від уміння усвідомлено управляти своєю діяльністю. У професійній діяльності емоційна стійкість зменшує негативні впливи емоцій, запобігає стресу, сприяє готовності до дій в будь-яких ситуаціях. Це один із психологічних чинників, що дає змогу успішно протистояти труднощам, зберігати здоров'я і працездатність [49, с. 193, 196]. Важливе значення у формуванні стресостійкості учнів автошкіл і водіїв-початківців мають методи комунікації та навчання автоінструкторів, професійна допомога психологів, прагнення до особистісного саморозвитку.

1.4. Теоретичний аналіз феноменів стресу й страху в контексті освоєння водійських навичок

Емоційний стан, який називають стресом, виникає в людини в особливо значимих, відповідальних і загрозованих ситуаціях. Цей емоційний стан часто супроводжує водійську практику та екзаменаційну ситуацію в навчальному процесі автошкіл.

Стрес виникає у важких ситуаціях, при фізичних і розумових перевантаженнях, у разі необхідності робити швидкий та відповідальний вибір. Стрес є реакцією організму людини на пред'явлені до нього вимоги, що створюють загрозу її самооцінці, самоповазі. Розвиток стресу проходить стадії адаптації, активації, тимчасової стабілізації, первинної дезадаптації, вторинної стабілізації, виснаження й зриву». За характером походження стрес буває фізіологічний, психологічний, інформаційний, управлінський, емоційний. Стрес може призводити до розладу її функціональних систем і порушення звичного перебігу поведінки: прискорення дихання, серцебиття, підвищення артеріального тиску, дезорганізації поведінки, неупорядкованих і нескоординованих рухів, розгубленості, порушення мовлення, помилок сприйняття, пам'яті, уваги, мислення [19, с. 22; 78, с. 17; 113, с. 9, 13, 101, 121].

Стрес є фундаментальним проявом життя, оскільки дозволяє організмам адаптуватися до різноманітних чинників середовища. Разом з тим, стрес є частиною нашого повсякденного життя. Стрес може бути і корисним, і руйнівним: перший додає енергії, а другий – різноманітні порушення здоров'я від головного болю, хронічного безсоння до гіпертонії, виразки шлунка, психічних розладів тощо. Зазвичай мобілізує ресурси організму гострий стрес, а виснажує – хронічний. Гострий стрес виникає в разі необхідності швидкої реакції на зміну звичної ситуації. Від швидкості й точності цієї реакції іноді залежить життя. Якщо ж загрозна ситуація затягується, то стрес стає хронічним і виснажує наші ресурси [67, с. 247].

Проте бажання жити без стресу «опріснює» життя. Без подолання труднощів, без прагнення досягати нові цілі мозку не буде причин «відточувати»

розум й розвивати здібності. Без фізичної та психічної напруги, яка супроводжує стрес, ми не зможемо реагувати на будь-яку проблемну ситуацію, чи то похід до лікаря в разі потреби, чи здача іспиту. У житті необхідно вчасно виходити зі стану постійного реагування і діяти продумано, не пориваючи з реальністю. Адже намагання спрогнозувати можливі події саме собою може стати джерелом стресу й створити ілюзію можливості тотального контролю [67, с. 248–249].

Прояв емоційного стану стресу залежить, насамперед, від особистих психологічних якостей людини, ступеня новизни діяльності нашого досвіду, умов довкілля. Генетична схильність людини до стресу (низький рівень серотоніну) ще не означає, що вона більше від нього страждатиме. Такі люди адаптують свою емоційну вразливість до життя шляхом уникнення обставин, які їх пригнічують. А ті, в кого серотоніну багато, зазвичай схильні йти на необдуманий ризик і потрапляти у стресові ситуації. Стрес завжди діє однаково, але природа чинника його активації буває різною: психологічною (конфлікт на дорозі) або фізичною (дратівливий шум). Психологічний стрес супроводжується тілесною напругою («крутить» живіт, тисне серце, болять плечі). Фізичний стрес викликає спочатку фізичну реакцію, а потім, якщо ситуація продовжується, – нервові напруження, виснаження, депресію [67, с. 250].

Розрізняють суб'єктивні, об'єктивні причини стресу та індивідуальні особливості реагування на стрес [78, с. 53]. Будь-яка неочікувана ситуація може стати причиною стресу (стресором). Розвитку стресу сприяють: дефіцит часу; іммобілізація; порушення біологічних ритмів; зміна умов життя та динамічного стереотипу. Усі ці чинники актуальні учням автошкіл під час підготовки та здачі іспитів [78, с. 53, 55].

Керування автомобілем є складною роботою з високими небезпекою й відповідальністю в умовах високих психоемоційних перевантажень через необхідність швидко переробляти значний обсягом інформації та приймати рішення в умовах дефіциту часу [124, с. 173]. Така специфіка цієї діяльності висуває найвищі вимоги до психофізіологічних якостей кандидатів у водії. І саме ця вимога є одним із стресогенних чинників, оскільки значна частка

майбутніх водіїв, особливо на перших етапах навчання в автошколах, відчуває страх відсутності необхідних здібностей і психофізіологічних можливостей для успішного керування авто.

Ускладнювати відчуття й поведінку учня автошколи можуть й повсякденні стресори: робочі (понаднормова робота; конфлікти на роботі, дедлайни тощо), міжособистісні та соціальні (конфлікти в сім'ї, з сусідами та ін.), рольові (наприклад, поєднання кількох ролей – бути домогосподаркою і займатися професійною діяльністю). Як відомо, людина більш стійка до природних чинників (біль, голод, фізичні навантаження) і більш чутлива до соціальних чинників [78, с. 56].

Джерелом стресу будь-якої людини, й учнів автошкіл у тому числі, можуть бути загальні настанови свідомості, такі як оптимізм і песимізм, політичні й релігійні погляди, неадекватні настанови особистості, патологічні умовні рефлекси, негативні батьківські програми, неможливість реалізації актуальної потреби, невміння поводитися з часом [78, с. 63–71].

Об'єктивними причинами стресів людини в сучасному світі є умови її життя й роботи, оточення, соціальні чинники середовища, надзвичайні обставини (війна, природні і техногенні катастрофи, хвороби тощо) [78, с. 71].

Індивідуальні особливості реагування на стрес залежать від рівнів інтелекту, підозрливості, тривожності, нонконформізму, напруженості, комунікабельності, ригідності, розвиненості уяви, від самооцінки, самоповаги, віри в свої сили, енергію, здібності, самостійність [78, с. 73–86].

Тілесна й психічна напруга провокують негативні емоції, передусім страх і тривогу. Страх – це первинна базова емоція з низкою важливих функцій, головною з-поміж яких є можливість для біологічного організму вижити й уникнути небезпеки [11, с. 21]. Страх відображає значущість ситуації для людини. Сьогодні в психології страх розуміють і як емоцію, і як почуття, і як переживання, і як психічний стан, і як рису особистості [60, с. 24], через що існує багато трактувань поняття «страх» (дод. Б). Крім того, існує проблема розмежування понять «страх» і «тривога». Одні автори вважають їх синонімами,

інші – різними явищами, а деякі – взаємопідпорядкованими станами. На думку К. Ізарда, тривога є поєднанням кількох емоцій, а страх – тільки одна з них. К. Дін зазначає, що тривога – стан підвищеної стурбованості щодо невизначеного майбутнього [129, с. 190]. Деякі вчені вважають тривогу поєднанням страху, печалі, почуття вини, сорому. Існує також думка про те, що реакція на страх інстинктивна, а на тривогу – зумовлена впливом соціальних чинників [60, с. 21]. Сучасні дослідники в галузі психології частіше всього вважають тривогу реакцією на щось невідоме, невизначене, а страх – реакцією на відому загрозу (небезпеку) [86, с. 145].

У виникненні емоцій страху й тривоги важливу роль відіграє здатність людини розуміти й пояснювати інформацію щодо потенційної загрози. Велике значення при цьому мають її пам'ять, уява, мислення, мовлення. Певні знання чи незнання можуть як посилити емоцію страху, так і зменшити її. На виникнення деяких емоцій та ступінь їхньої інтенсивності впливають і способи аналізу та осмислення ситуацій. У ситуації загрози людина може концентруватися на масштабі самої загрози, або на конкретному впливі цієї загрози на досягнення поставлених цілей. У другому випадку інтенсивність страху була б куди меншою, але натомість з'явився би гнів. Якщо ця ситуація закінчилась би невдалим рішенням людини, то виникла б емоція вини, а якби успішним виходом з неї – емоція радості. Від досвіду, мови мовлення, обізнаності людини залежить виникнення тієї чи іншої емоції [60 с. 14].

На думку М. Бригадир причинами страху найчастіше є почуття невпевненості, потенційної загрози, втрата відчуття безпеки, переляк [11, с. 12]. Як відомо, автомобіль є транспортним засобом підвищеної небезпеки. Управління ним вимагає постійного й високого ступеня готовності до дій при несподіваній зміні дорожньо-транспортної обстановки, потреби «роздвоєння» мислення [31, с. 17], коли водій одночасно має прогнозувати і свої дії, і дії пішохода чи іншого учасника дорожнього руху тощо. Багатьох учнів та водіїв-новачків лякає невизначеність надходження інформації під час руху, адже під час керування авто навіть за одним і тим же маршрутом дорожня обстановка

завжди інша. Психофізичні напруження виникають через необхідність постійно сприймати й обробляти інформацію, що надходить із зовнішнього середовища (зміна дорожньої обстановки, знаків дорожнього руху, погодних умов, надходження сигналів від учасників дорожнього руху та пристроїв регулювання руху тощо) й самого автомобіля (показання приладів на контрольному щитку, вібрація автомобіля, шум двигуна, положення органів управління і навантаження на них, мікроклімат в кабіні, відчуття, що виникають при зміні швидкості й напрямку руху тощо) [31, с. 16–18].

Психоемоційну напруженість водія посилює й рух в ускладнених умовах. До таких можна віднести втому, погане самопочуття, брак часу, високу щільність та інтенсивність дорожнього руху, відсутність вільних парко-місць, погану якість доріг чи дорожніх знаків, помилки інших водіїв, небезпечні та аварійні ситуації, погану видимість і дефіцит інформації про дорожню обстановку, нав'язаний іншими учасниками дорожнього руху темпоритм, керування автомобілем з великою швидкістю, що посилює інтенсивність сприйняття інформації ззовні тощо [85, с. 193]. Такі особливості водійської практики часто ще до початку й під час навчання кермуванню автомобілем викликають страхи, пов'язані з недовірою до власних психофізіологічних і психологічних можливостей особистості, зокрема, рівня розвитку субпроцесів пам'яті, сенсомоторних властивостей, обсягу уваги, швидкості її переключення, інтенсивності та стійкості, швидкісних параметрів психічної діяльності, сили нервової системи, необхідних для водія якостей форм і видів мислення [86, с. 145].

Страх також є реакцією на щось нове в житті. Ще З. Фрейд говорив про необхідність більше уваги приділяти страхам перед невідомим і чужим. Завдяки їм у людини виникає відчуття відсутності контролю. Фрейд вважав, що такі страхи ми відчуваємо коли приймаємо якісь важливі рішення, якісь кроки у зміні власного життя [60, с. 22]. І не дивно. Адже людський мозок надає перевагу стабільності й передбачуваності, що дає йому можливість зберегти енергію й убезпечити індивіда від можливих загроз. У разі виникнення змін наш мозок може реагувати саботажем, опором, оскільки він надає перевагу відомому. Тому

більшість змін у житті, можливі загрози при цьому, бажання протидіяти середовищу, зазвичай, пов'язані зі страхом [86, с. 145]. Управління автомобілем значною мірою відрізняється від багатьох інших набутих людиною навичок, тому водійська практика викликає багато страхів через новизну цього виду діяльності порівняно з іншими, які вона вже освоїла.

Ще одним із страхів водіїв, особливо початківців, є страх відповідальності за життя власне, пасажирів та інших учасників дорожнього руху, збереження автомобіля й вантажу. Страх відповідальності з біологічними страхами практично ніяк не пов'язаний, зазвичай має соціальні причини. Людина боїться взяти на себе відповідальність через можливість здійснення помилки, засудження її іншими людьми через цю помилку, покарання [10, с. 21].

На думку М. Бригадир та інших дослідників, останнім часом емоція страху є основою світовідчуття. Цьому сприяє ситуація воєнного стану в країні, пануюча в світі культура ризику, ідея небезпечного сучасного світу. Особливістю сучасної цивілізації є той факт, що відчуття небезпеки все менше базується на особистому досвіді, і все частіше нав'язується інформаційними повідомленнями. Більшість людей доживає до похилого віку й ніколи в дійсності не переживає нав'язаних небезпечних ситуацій [11, с. 24]. На цю тезу необхідно заважати всім, хто прагне опанувати водійські навички. Також, слід не забувати, що страх, як емоційне переживання, має позитивне значення, оскільки є стимулюючим механізмом для досягнення цілей, адже різного роду побоювання включають мобілізаційні процеси й спонукають людину до активних дій [86, с. 146].

1.5. Методичний інструментарій вивчення емоційної стресостійкості та характеру особистості

Існує чимало методик вивчення емоційної стресостійкості, серед яких тест Розенцвейга, метод Роршаха, дослідження тривожності, асоціативний експеримент, огляд біооб'єкта, бесіда, дослідження самооцінки за Дембо–Рубінштейном, Мінесотський багатофакторний особистісний тест, шкала маніфестної тривоги Тейлор, шкала «Тривога як риса чи стан», метод

автоаналізу свого особистісного стресу Холмса–Раге, шкала суб'єктивного стресу, профіль емоційних станів тощо [113, с. 87–90].

Для дослідження емоційної стресостійкості учнів автошкіл ми скористалися опитувальником «Самооцінка станів тривожності, фрустрації, агресивності та ригідності» (адаптований варіант методики Г. Айзенка), тестом стресостійкості Спілбергера–Ханіна, тестом «Стійкість до стресу», методикою дослідження копінг-поведінки в стресових ситуаціях.

Самооцінка психічних станів (за Г. Айзенком). Опитувальник складається із 40 запитань (дод. В) для визначення рівня прояву таких станів як тривожність, агресивність, фрустрація, ригідність [39, с. 32–35; 47, с. 13–15; 61, с. 76].

На кожне запитання передбачено три можливі варіанти відповіді: так (підходить) – 2 бали; не знаю (не дуже підходить, не впевнений) – 1 бал; ні (не підходить) – 0 балів. Питання від 1-го до 10-го за порядком характеризують тривожність («схильність до надмірного хвилювання у ситуаціях, що, на думку особи, загрожують неприємностями та невдачами»); від 11-го до 20-го – фрустрацію («стан, який виникає в разі розчарування, нездійснення якої-небудь значущої для людини мети, потреби»); від 21-го до 30-го – агресивність («схильність до імпульсивної поведінки та афективних переживань»); від 31-го до 40-го – ригідність («нездатність бути «гнучким», якщо цього вимагають обставини, боязнь і небажання змін, стереотипність мислення, поведінки») [39, с. 34–35; 47, с. 12–13]. Відповіді респондентів розподіляються відповідно до кожного психічного стану.

Якщо у блоці «Тривожність» респондент набирає 0–7 балів, то він не тривожний, 8–14 – тривожність середнього рівня (допустима), 15–20 – високий рівень тривожності. У блоці «Фрустрація» 0–7 балів означають, що особистість має високу самооцінку, не боїться труднощів і стійко переживає невдачі, 8–14 балів – має середній рівень фрустрації, 15–20 балів – характерна низька самооцінка, людина уникає труднощів і конфліктів, боїться невдач. У блоці «Агресивність» 0–7 балів засвідчують спокій та врівноваженість опитуваного, 8–14 балів означають середній рівень агресивності, 15–20 балів –

нестриманість, агресивність, труднощі в стосунках із людьми, схильність провокувати конфлікти. У блоці «Ригідність» цей стан респондента відсутній у разі набраних 0–7 балів, тобто йому властива гнучкість у поведінкових реакціях і прийнятті рішень. Сума балів у діапазоні 8–14 визначає середній рівень ригідності, а 15–20 балів – високий рівень (у такому разі протипоказані раптові зміни в житті, у взаємодії з іншими людьми, бо це викликає стрес, конфлікти, погіршення самопочуття).

Оцінка рівня ситуативної (реактивної) тривожності (тест Спілбергера-Ханіна). Цей тест дозволяє визначити рівень ситуативної (реактивної) тривожності, яка є емоційною реакцією на стрес і характеризується мінливістю та різною інтенсивністю напруги, занепокоєння, вегетативного збудження, нервозності, заклопотаності, суб'єктивного дискомфорту [83].

Щоб визначити рівень ситуативної тривожності потрібно відповісти на усі 20 запитань, навіть якщо якісь із них не мають прямого відношення до опитуваного (дод. Д). Пропонуються чотири варіанти відповідей з відповідною кількістю балів: ні, це не так – 1 бал; напевно, так (інколи) – 2 бали; вірно (часто) – 3 бали; дійсно вірно, цілком так (завжди) – 4 бали. Після виконання тесту слід знайти різницю між сумою закреслених цифр по пунктах 3, 4, 6, 7, 9, 12, 13, 14, 17, 18 і сумою закреслених цифр по пунктах 1, 2, 5, 8, 10, 11, 15, 16, 19, 20. До отриманої різниці додати 35. Отримане число і буде показником ситуативної (реактивної) тривожності. Якщо воно не перевищує 30, то опитуваний не відчуває особливої тривоги (низька тривожність); якщо в межах 31–45 – це помірна тривожність; якщо 46 і більше – висока тривожність. Дуже високі значення показника можуть свідчити про наявність невротичного конфлікту, емоційного й невротичного зривів і психосоматичні захворювання. Дуже низькі значення можуть означати депресивний стан з низьким рівнем мотивації або бути наслідком витіснення особою високої тривоги, щоб показати себе кращим, ніж є [83]. Значення підсумкового показника тесту дозволяє оцінити не тільки рівень ситуативної тривоги людини, а й визначити, чи перебуває вона під впливом стресу і яка інтенсивність його впливу.

Тест «Стійкість до стресу». Стресостійкість – «здатність адаптуватися до стресових ситуацій, зберігаючи високу ефективність діяльності». Це психологічна особливість, яка впливає на переживання людиною стресової ситуації і заодно є базисом успішної діяльності й соціальної активності завдяки функціям саморегуляції, самоконтролю, емоційної стійкості. Залежить від розвитку емоційного інтелекту та емоційної компетентності (Т. Циганчук) [59, с. 25].

Стресостійкість – стан психічного, фізичного та емоційного виснаження, викликаного тривалим перебуванням в емоційно напружених і значимих ситуаціях (А. Гурич, О. Джеджула, М. Черпіта) [59, с. 26].

Тест «Стійкість до стресу» передбачає 18 запитань (дод. Е) і визначає рівень стійкості до стресу: низький, середній чи високий. На кожне питання пропонуються відповіді: рідко – 1 бал, іноді – 2 бали, часто – 3 бали. Після тестування необхідно визначити суму балів за результатами відповідей. Якщо сума балів у діапазоні від 18 до 30 – такий результат відповідає високому рівню стійкості до стресу, 31–42 – середньому, 43–54 – низькому [47, с. 15].

Методика визначення копінг-стратегії поведінки особистості в стресових ситуаціях. Методика включає 48 запитань (дод. Ж) і дає можливість визначити копінг-стратегії, важливі для подолання стресу [47, с. 41–43]:

- «орієнтація на вирішення завдання» (людина намагається використовувати особистісні ресурси для розв'язання проблеми);
- «соціальне відволікання» (людина для вирішення проблем звертається за допомогою й підтримкою до інших);
- «спрямованість на емоції» (у проблемній ситуації в людини виникають негативні емоції і вона зосереджується на них, ця стратегія регулює емоції, змінюючи ставлення до подій);
- «уникнення» (людина намагається уникнути контакту з навколишнім світом, витісняє необхідність вирішення проблеми);
- «відволікання» (людина відволікається на інші види діяльності, щоб забути про проблему).

Обробка результатів передбачає сумування балів відповідно до нижче наведеного ключа. Для проблемно-орієнтованої копінг-стратегії додаються результати відповідей в балах на такі пункти: 1, 2, 6, 10, 15, 21, 24, 26, 27, 36, 39, 41, 42, 43, 46, 47. Для емоційно-орієнтованої копінг-стратегії додаються результати відповідей в балах на пункти: 5, 7, 8, 13, 14, 16, 17, 19, 22, 25, 28, 30, 33, 34, 38, 45. Для копінгу «уникнення» додаються результати відповідей в балах на пункти: 3, 4, 9, 11, 12, 18, 20, 23, 29, 31, 32, 35, 37, 40, 44, 48. Шкала відволікання визначається сумуванням набраних балів з 8 пунктів, що належать до уникнення: 9, 11, 12, 18, 20, 40, 44, 48. Шкала соціального відволікання визначається сумуванням набраних балів з 5 пунктів, що стосуються уникнення: 4, 29, 31, 35, 37. За результатами аналізу даних визначаються пріоритетні для респондента копінг-стратегії.

Дослідження схильності до ризику. Характер людини відображає ставлення людини до світу й усього, що в ньому відбувається. Саме риси характеру визначають поведінку людини. Характер базується на інтелектуальних, емоційних і вольових рисах [69 с. 16]. Однією з них є ризикованість поведінки особистості.

Ризик – характеристика ситуації, яка має завчасно невизначений результат і високу ймовірність несприятливих наслідків [75, с. 91]. Ризик можна розглядати як мету діяльності людини (для самоутвердження, бажання створити певну думку про себе) і як мотив (заради отримання гострих відчуттів) [69, с. 10]. Характеристиками ризикованості в поведінці особистості є самостійність, цілеспрямованість, рішучість, незалежність, прагнення до новизни [15, с. 10]. До психологічних причини свідомого порушення правил безпеки відносять: економію сил та часу; стресові стани; адаптацію до небезпеки чи недооцінку небезпеки та її наслідків; самоствердження у власних чи в очах інших; орієнтацію на ідеали; переоцінку власного досвіду; невмотивований ризик; звичку діяти з порушеннями; [69, с. 11]. Схильність до ризику пов'язана з такими рисами характеру як потяг до незалежності, бажання домінувати, імпульсивність, прагнення успіху. Ця риса може бути необхідною у професіях,

пов'язаних із небезпекою, або небажаною чи нейприйнятною у професії [6, с. 151].

Для оцінки схильності до ризику учнів автошкіл як майбутніх водіїв застосовувався опитувальник «Дослідження схильності до ризику» [37; 61, с. 207–209]. Респонденту пропонується 50 запитань (дод. 3). Якщо твердження справедливе для респондента, то біля нього необхідно поставити знак «плюс» (+), а якщо ні – «мінус» (-). Показник схильності до ризику підраховують за кількістю збігів знаків відповідей «згоди-незгоди» на запропоновані питання. Номер твердження і знак відповіді: 2+, 3+, 4+, 6-, 7-, 8-, 9+, 11+, 12+, 13-, 14+, 15-, 17+, 18+, 19-, 21-, 22-, 23+, 25+, 26+, 27+, 28-, 3-, 31+, 32-, 33+, 34+, 37+, 38+, 39+, 40+, 41+, 42-, 43-, 44+, 45-, 47-, 48+, 49-, 50+. Визначений показник схильності до ризику може змінюватися від 0 до 40. Чим більше його значення, тим сильніша схильність до ризику. Якщо цей показник становить 30 і більше одиниць, то рівень схильності до ризику високий; якщо 11 – 29 – то схильність до ризику середня, а якщо менше 11 – рівень ризику низький (така людина дуже обережна й не любить ризикувати).

В тестуванні передбачено виявлення щирості/нещирості респондента. Шкала щирості: відповіді «неправильно» («-») на пункти: 1, 5, 10, 16, 20, 24, 29, 35, 36, 46. Якщо кількість збігів відповідей за другою шкалою становить 8, 9, 10, то це засвідчує неправдивість результатів тестування.

Висновки до розділу 1

Для формування навичок водіння транспортним засобом і правильного пояснення дій і вчинків водіїв за кермом потрібно вивчати як їх окремі психічні якості (мислення, увагу, сенсомоторні реакції тощо), так і особистісні властивості (потреби, спрямованість, інтереси, здібності, темперамент і характер) чи чинники впливу на них. Параметри цих характеристик часто бувають взаємозумовленими і залежать від віку, досвіду, психічного й фізичного стану водія, його інтересу до діяльності, світогляду, а також умов руху.

Для успішного освоєння водійських навичок сприятливими будуть такі якості особистості майбутнього водія: уважність, висока стійкість і швидке переключення уваги; хороша зорова й оперативна пам'ять, висока готовність пам'яті; витривалість, наполегливість, рішучість, сміливість, ініціативність, кмітливість; гарні фізичний розвиток, спритність і координація рухів, здатність легко формувати рухові навички; високий ступінь розвитку органів чуттів, високі швидкість і точність сенсомоторних реакцій; високий рівень сприйняття руху, часу й простору; терпіння, емоційна стійкість, дисциплінованість, самоконтроль, самовладання; «роздвоєння мислення». Щодо особливостей темпераменту, то кожен із них має свої переваги та недоліки для водійської практики. Найбільш придатними до кермування автомобілем вважаються сангвініки, але вони можуть переоцінювати свої можливості і приймати невдалі рішення. Холерики швидко втомлюються від тривалої монотонної їзди і часто агресивно діють під час руху в час-пік, але якщо свою енергію спрямують в конструктивне русло можуть швидко й успішно навчатися та проявляти високу швидкість сенсомоторних реакцій, рішучість і сміливість. До тривалих рейсів найбільш придатними є флегматики й меланхоліки, але проблемною для них є необхідність швидкого прийняття рішень в умовах дефіциту часу.

У процесі освоєння водійських навичок учні автошкіл часто переживають конфліктні емоційні стани, особливо емоційний стрес і фрустрацію. Особливо небезпечним для водіїв під час управління руху є стан афекту. Їх прояв та інтенсивність залежать від психічних якостей та особистісних властивостей людини, ступеня новизни діяльності, умов середовища. Навчання водінню транспортного засобу може супроводжуватися такими негативними емоціями як страх і тривога. Причинами їх виникнення є почуття потенційної загрози, невпевненості, втрата відчуття безпеки, переляк. На силу й тривалість прояву цих емоцій впливають пам'ять, увага, мислення, здатність до аналізу та способи осмислення ситуацій, темперамент, характер, потреби та інші особистісні властивості індивіда.

РОЗДІЛ 2

ІСТОРИКО-ГЕОГРАФІЧНІ, ПСИХОЛОГІЧНІ ТА СОЦІОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ ФУНКЦІОНУВАННЯ АВТОШКІЛ ВОЛИНСЬКОЇ ОБЛАСТІ ТА ОБЛАСНОГО ЦЕНТРУ

2.1. Просторове поширення й напрямки підготовки автошкіл

Інформація про поширення автошкіл, напрями підготовки ними водіїв за категоріями транспортних закладів, всі необхідні дії для отримання посвідчення водія, відомості про категорії транспортних засобів і спеціалістів автошкіл, умови складання практичних іспитів, онлайн-тести для перевірки знань правил дорожнього руху містяться на сайті Головного сервісного центру МВС та Регіонального СЦ ГСЦ МВС в Рівненській, Волинській та Житомирській областях [28; 102] і відповідних законодавчих документах [40; 45; 91].

Спеціалізованим навчальним закладом для підготовки водіїв є автошкола. Станом на 1 липня 2024 р. у Волинській області акредитовано 47 автошкіл (деякі з них мають кілька філій у різних населених пунктах регіону та за його межами) (рис. 2.1). Підготовку водіїв на категорію транспортних засобів А1 (мопеди, моторолери) здійснюють 19-ть автошкіл області, на категорію А (мотоцикли) – у 24, В (авто до 3,5 т) – всі автошколи, окрім КП «Луцьке підприємство електротранспорту», яке готує водіїв транспортних засобів категорії Т (трамваї і тролейбуси), С1 (вантажні авто) – 7, С (вантажні авто від 7, 5 т) – 41. Більшість із автошкіл здійснюють перепідготовку на категорії ВЕ, С1 і/або С, D1 і/або D, С1Е і/або СЕ, D1Е. Крім того, деякі автошколи пропонують 20-годинні курси навчання з практичного керування транспортними засобами категорій [87, с. 170; 102].

У Луцьку зосереджено 13 автошкіл і КП «Луцьке підприємство електротранспорту» (готує водіїв транспортних засобів категорії Т). Підготовку водіїв на категорію транспортних засобів А1 здійснюють 4 з них, А – 5, В – 13, С – 6, С1 – 1, 3 автошколи є однопрофільними – готують водіїв транспортних засобів лише категорії В, 9 – здійснюють перепідготовку на інші категорії.

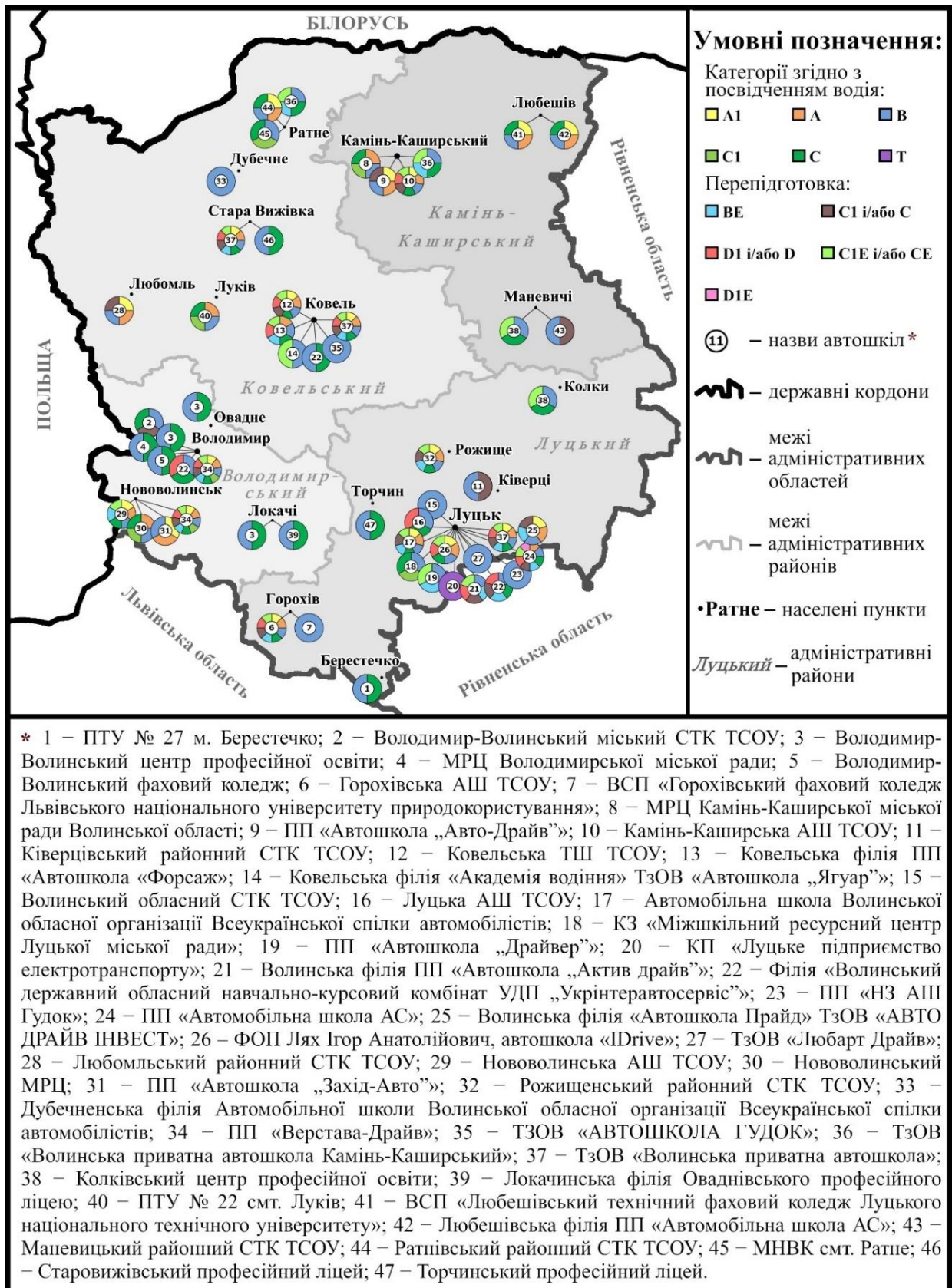


Рис. 2.1. Просторовий розподіл автошкіл Волинської області та їх структура за напрямками підготовки (за даними Регіонального СЦ ГСЦ МВС у Рівненській, Волинській та Житомирській областях [87, с. 170])

2.2. Гендерна й вікова структури учнів автошкіл та динаміка їх змін в часі

Упродовж останніх десяти років (2013–2023 р.) простежується суттєве зростання кількості осіб, які навчалися в автошколах і вперше отримали посвідчення водія у Волинській області (рис. 2.2). Лінійний тренд є статистично значущим (виконується умова $2\sigma_r < R$) [52, с. 42]. Щорічно особи, які отримують посвідчення водія вперше, становлять, зазвичай, 2–4 % чисельності населення області.

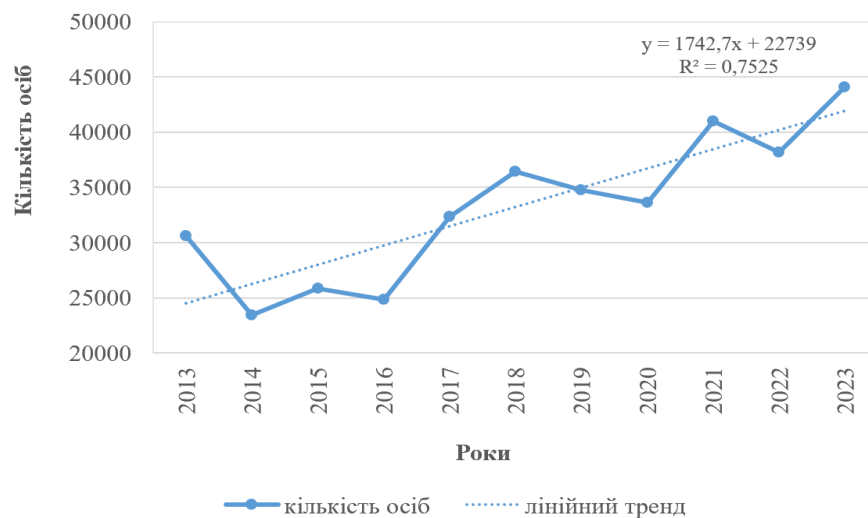


Рис. 2.2. Динаміка кількості осіб у Волинській області, які вперше отримали посвідчення водія (за даними Регіонального сервісного центру ГСЦ МВС у Рівненській, Волинській та Житомирській областях)

З рис. 2.3 видно, що найбільша кількість чоловіків здобуває посвідчення водія переважно у віці 18–19 рр. У 2013 р. жінок, які отримали водійське посвідчення у віці 25–40 років було більше, ніж чоловіків цього віку. У 2018 р. кількісна перевага жінок над чоловіками триває уже до п'ятидесятирічного віку. У 2023 р. чоловіки кількісно переважають над жінками лише у віці 18-ти і 19-ти років. Для ілюстрації співвідношення між особами чоловічої та жіночої статі, які вперше отримали посвідчення водія, ми створили діаграму за відносними показниками (рис. 2.4).

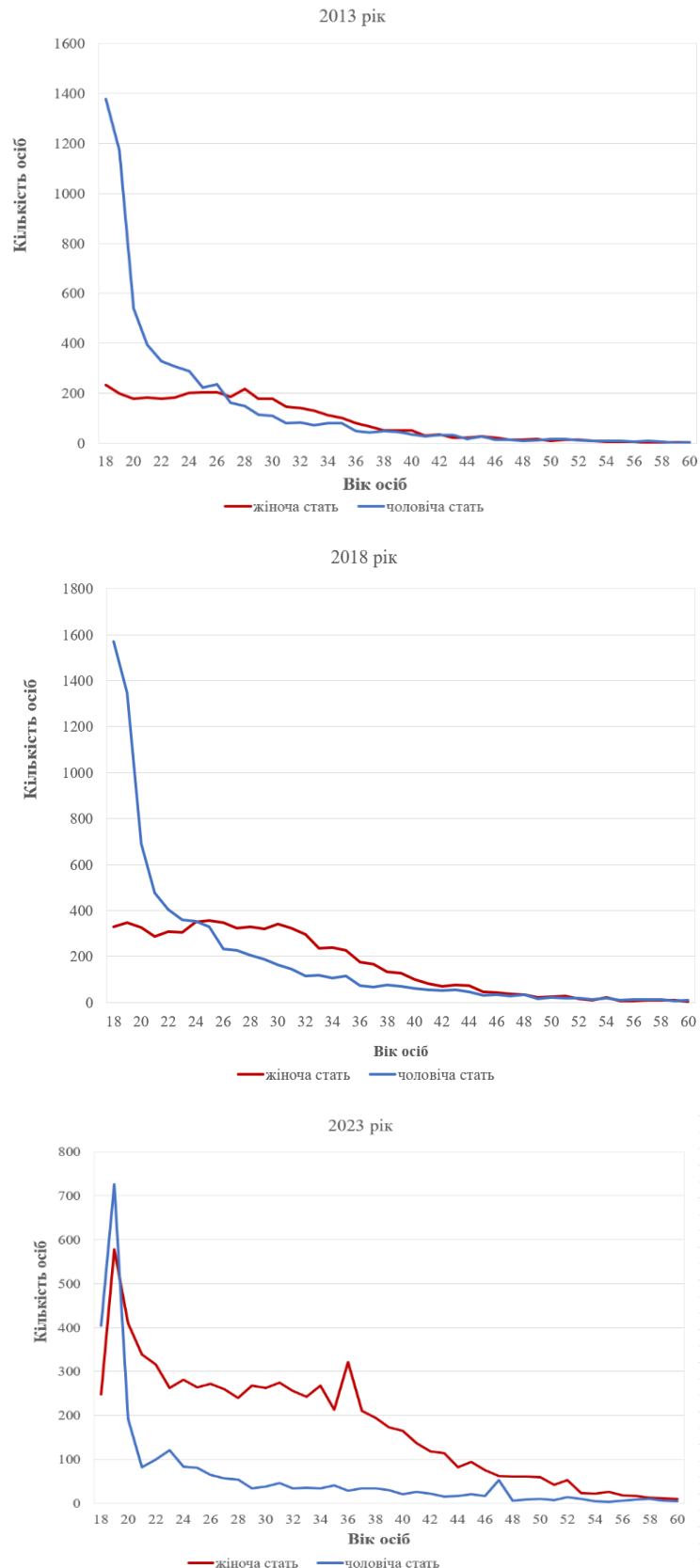


Рис. 2.3. Динаміка кількості осіб за гендерною та віковою ознаками в різних часові зрізи (2013, 2018, 2023 рр.) (за даними Регіонального сервісного центру ГСЦ МВС у Рівненській, Волинській та Житомирській областях)

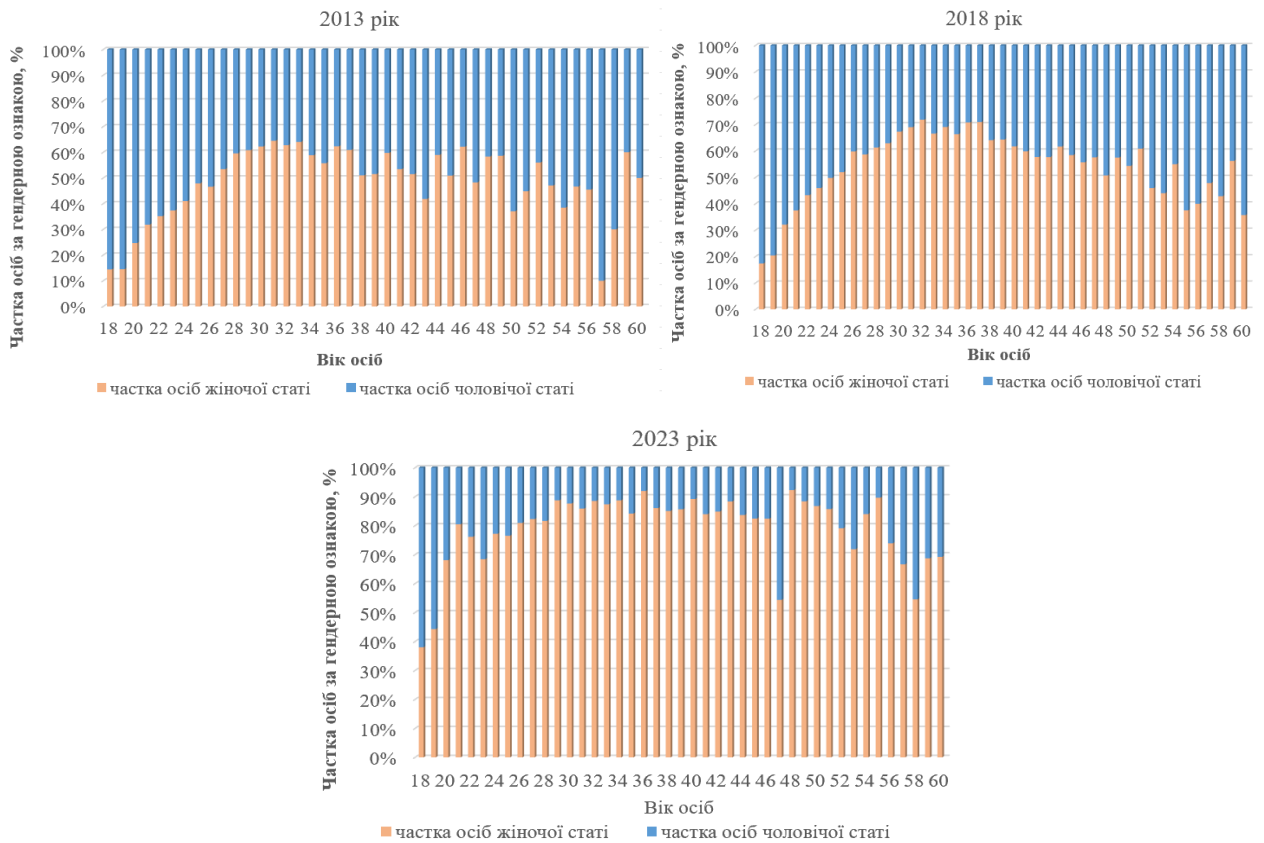


Рис. 2.4. Динаміка часток осіб за гендерною та віковою ознаками в різні часові зрізи (2013, 2018, 2023 рр.) (за даними Регіонального сервісного центру ГСЦ МВС у Рівненській, Волинській та Житомирській областях)

У цілому в 2013 р. частка жінок у віці 18–60 років від усіх осіб, які вперше отримали водійське посвідчення, становила 48 %, а чоловіків – 52 %. У 2018 р. це співвідношення уже було на користь жінок – відповідно 54 % і 46 %, а в 2023 р. безумовно доміантним: жінок – 79 %, чоловіків – 21 %.

2.3. Сучасні мотиваційні й лімітуючі чинники освоєння навичок водіння

З листопада 2023 р. і до травня 2024 р. нами було здійснено опитування (дод. II) учнів автошкіл міста Луцька про причини, що спонукали їх освоїти водійські навички. Більшість із них зауважила, що від виникнення у них думки про навчання водінню транспортного засобу до запису в автошколу пройшло лише кілька місяців. Зазвичай, такими були особи у віці 18–25 років. Четверта

частина опитаних зволікала з початком занять 2–3 роки. Для деяких учнів автошкіл, особливо у віці 40 і більше років, шлях від виникнення мрії про водіння автомобіля до наміру навчатися в автошколі складав 20 років і більше (рис. 2.5).

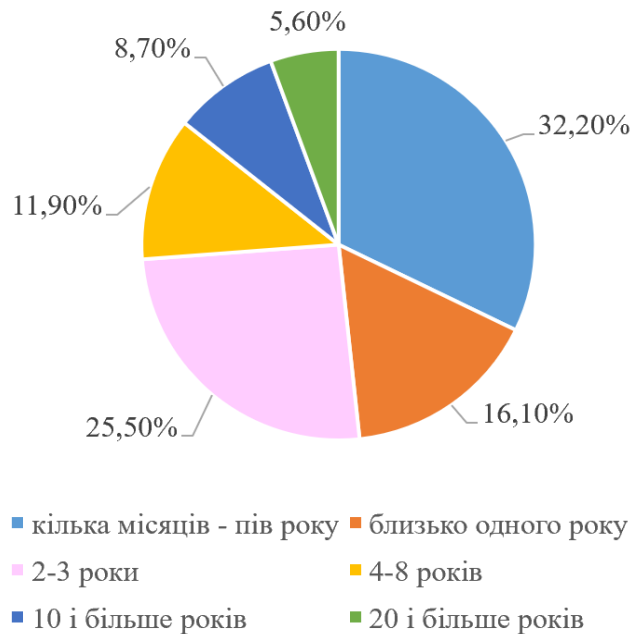


Рис. 2.5. Розподіл респондентів за періодами часу від моменту виникнення у них бажання керувати транспортним засобом до запису на навчання в автошколу

Головними причинами зволікання з початком навчання в автошколі респонденти назвали: нестачу фінансів (фінансову нестабільність); заперечення (або заборону) освоєння водійських навичок з боку рідних; дефіцит часу через високу зайнятість або незручний графік роботи, навчання у закладах вищої освіти; особисті страхи й невпевненість у собі; відсутність власного автомобіля; лінь, відсутність мотивації; війну в країні; досвід участі в ДТП; перебування за кордоном; вагітність, догляд за малолітньою дитиною (дітьми); негативний досвід першої спроби в освоєнні навичок водіння транспортного засобу; відсутність автошколи з високою якістю освітніх послуг у попередньому місці проживання. З-поміж чинників, які спонукали до запису в автошколу, опитані

вказали: необхідність саморозвитку й самоствердження; потребу водійських навичок в оптимізації догляду за малолітніми дітьми чи хворими родичами; цікавість до нового; захоплення транспортними засобами та водінням; потребу в навичках водіння, пов'язану із професійною діяльністю; наявність незадіяного (малозадіяного) авто в сім'ї; мобілізацію чоловіків у лави ЗСУ і необхідність забезпечувати мобільність та безпеку сім'ї представницям жіночої статі; проживання за містом або незручний доїзд до роботи чи освітніх закладів; війна (потреба мобільності в екстрених ситуаціях, пересування для волонтерських цілей); бажання підвищити комфорт свого життя, продуктивність праці, ефективність використання часу, особистий імідж; уміння друзів, родичів керувати транспортним засобом; бажання подорожувати незалежно від графіків рейсових транспортних засобів; фінансова доступність авто; карантинні обмеження в пересуванні громадським транспортом під час пандемії Covid-19; потреба у віддалених поїздках приватного характеру; подарунок автомобіля чи сертифікату на навчання в автошколі. За підсумками анкетування найбільшу психоемоційну підтримку в освоєнні навичок водіння учні автошкіл отримують від своїх батьків, коханих, друзів, дітей, інших родичів, а також клієнтів чи колег. Деякі не сподіваються на підтримку ззовні й підбадьорюють себе самі (рис. 2.6) [87, с. 176–177].

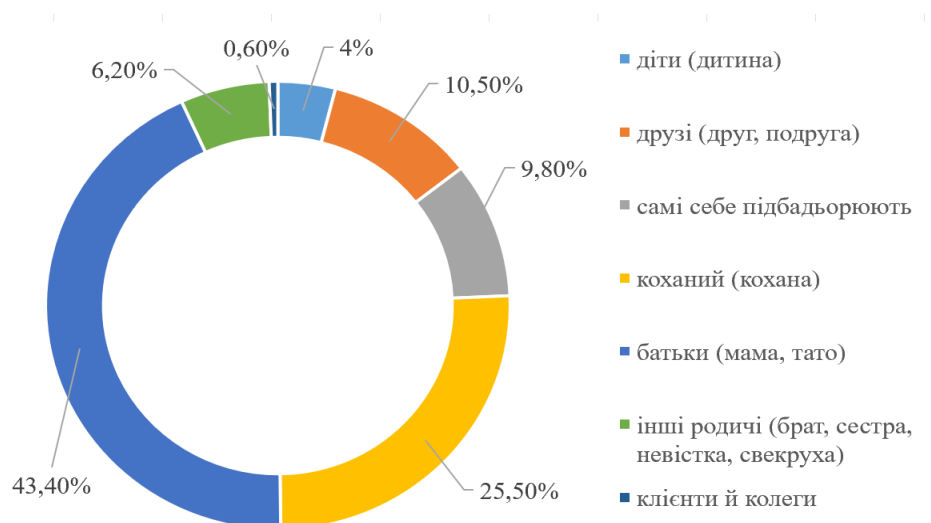


Рис. 2.6. Структура надавачів психоемоційної підтримки учням автошкіл

Висновки до розділу 2

У процесі дослідження ми з'ясували, що у Волинській області зосереджено навчальні заклади 47 акредитованих автошкіл, найбільше з них сконцентровано в містах Луцьк, Ковель і Володимир. Найчастіше ці навчальні заклади пропонують послуги з навчання водіння транспортних послуг категорій А1, А, В і С, перепідготовку на категорії ВЕ, С1 і/або С, D1 і/або D, С1Е і/або СЕ, D1Е.

За статистичними даними 2013–2023 рр. ми з'ясували, що впродовж календарного року в області вперше отримують водійське посвідчення від 20000 до 45000 осіб. За цей час відбулося суттєве зростання кількості таких осіб і частки жінок серед них (2013 р. – 48 %, 2018 р. – 54 %, 2023 р. – 79 %). Такі зміни статевого співвідношення зумовлені зростанням мультизадачності й мобільності особистості в сучасному суспільстві, доступністю транспортних засобів для більшості сімей, а також розвіюванням стереотипів про наявність гендерно зумовлених відмінностей у водійській поведінці, а також воєнним станом в країні.

Для більшості учнів автошкіл віком 18–25 років проміжок часу від моменту усвідомлення бажання водити авто до моменту запису в автошколу становить кілька місяців. Для учнів автошкіл старшого віку цей часовий відрізок становить 10, 20 і більше років.

Серед мотиваційних і лімітуючих чинників навчання в автошколах є і матеріальні, і психоемоційні, і внутрішні, і зовнішні. Деякі з них одночасно є і в списку мотиваційних, і в переліку обмежуючих для навчання в автошколах: наприклад, воєнний стан в країні для одних осіб є мотивацією опанувати навички водіння транспортних засобів, а для інших – обмежуючим чинником; члени родини для одних є підтримкою в рішенні записатися в автошколу, а для інших – перепорою на шляху до цього; особисті страхи, пов'язані з водінням авто, одних стримують у намірі записатися на курси водіння транспортних засобів, для інших – є викликом змінювати себе й розвивати свою особистість.

РОЗДІЛ 3

ЕМПІРИЧНЕ ДОСЛІДЖЕННЯ ПСИХОЛОГІЧНИХ ДЕТЕРМІНАНТ ОСВОЄННЯ ВОДИЙСЬКИХ НАВИЧОК УЧНЯМИ АВТОШКІЛ У ЗВ'ЯЗКУ З ЇХ ВІКОВИМИ ТА ГЕНДЕРНИМИ ОСОБЛИВОСТЯМИ

3.1. Психічні стани учнів автошкіл

В опитуванні щодо самооцінки станів тривожності, фрустрації, агресивності та ригідності взяло участь 206 осіб, з яких 31 осіб – чоловіки, 175 – жінки. Процентне співвідношення відображено на рис. 3.1. Найбільшою є частка респондентів має вік у діапазоні 16–20 рр., частка осіб кожної наступної вікової категорії з десятирічним інтервалом менша від попередньої (рис. 3.2).

Більшість опитаних (56 %) має середній рівень тривожності (3.3). Розподіл осіб за рівнем тривожності має деякі відмінності за гендерними ознаками: більшість опитаних чоловіків маю низький рівень тривожності, а жінок – середній (рис. 3.4).

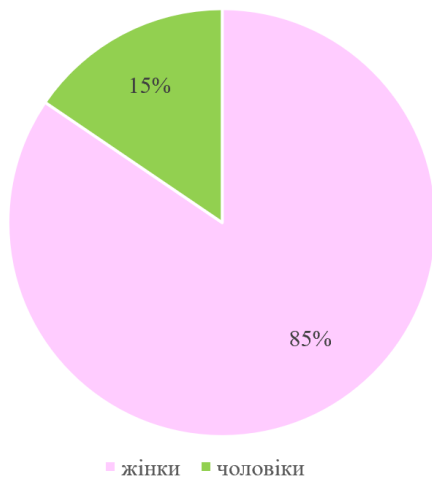


Рис. 3.1. Гендерне співвідношення опитаних учнів автошкіл щодо самооцінки психічних станів

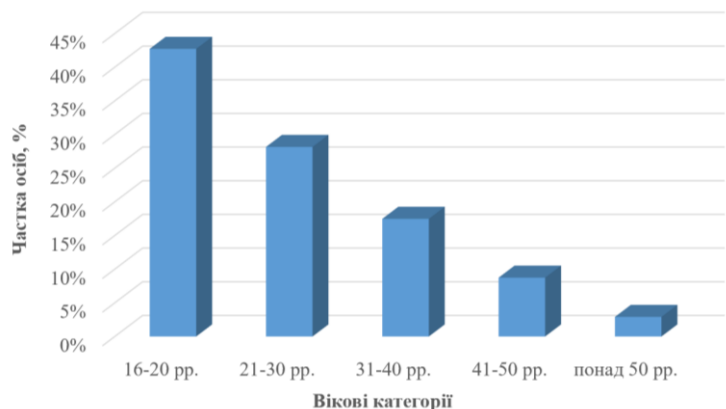


Рис. 3.2. Структура респондентів за віком

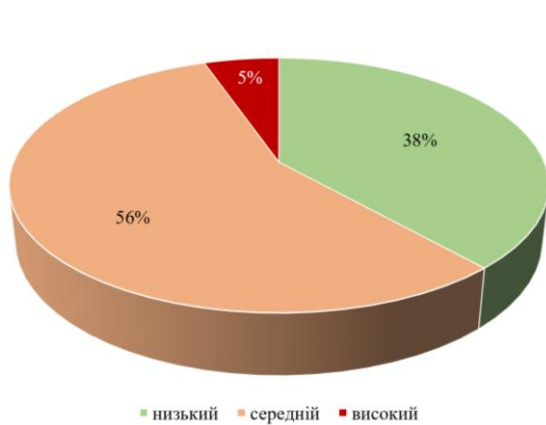


Рис. 3.3. Структура респондентів за рівнем тривожності

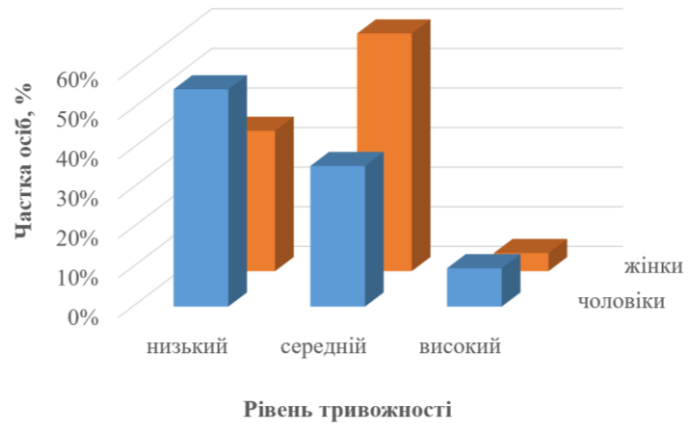


Рис. 3.4. Розподіл осіб кожної статі за рівнем тривожності

Зв'язок між віком опитаних учнів автошкіл і їхнім рівнем тривожності (коефіцієнт кореляції $r=0,04\pm 0,1$) відсутній, оскільки $r<\pm 0,1$ [89, с. 222].

Більше половини опитаних мають низький рівень фрустрації, тобто високу самооцінку, не бояться труднощів, стійко переживають невдачі. Лише 7% респондентів ймовірно мають високий рівень фрустрації (низьку самооцінку, бояться труднощів і конфліктів) (рис. 3.5). Розподіл осіб кожної статі за рівнем фрустрації приблизно однаковий: і в чоловіків, і в жінок переважає низький рівень, на другому місці – частки жінок і чоловіків, які мають середній рівень фрустрації, а найменші частки займають представники обох статей з високим рівнем фрустрації (рис. 3.6).

Опитування методом анкетування (див. дод. II) дало подібний результат щодо рівня самооцінки респондентів: 76,6% опитаних на 80–100% впевнені в успішному освоєнні водійських навичок; 10% респондентів успішність свого навчання в автошколі оцінили в 2–5 балів (рис. 3.7).

Фрустрація може проявлятися у формі: замикання в собі й переживання почуття образи на світ; агресії й антисоціальної поведінки; знецінення потреби; аналізу можливих причин своїх стресів і, відповідно, корекції своїх дій. Дві перші з них поглиблюють стрес, дві наступні – мінімізують [78, с. 66].

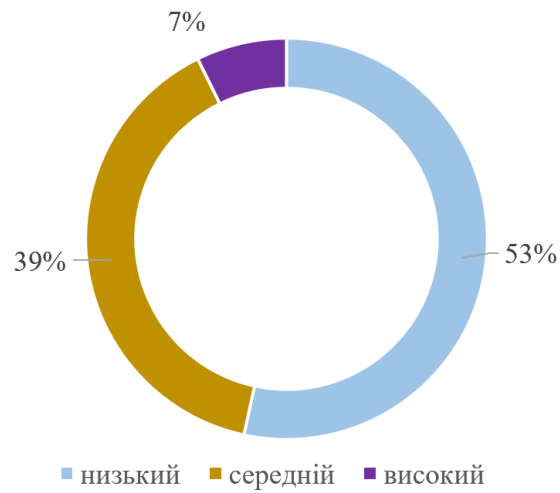


Рис. 3.5. Структура респондентів за рівнем за рівнем фрустрації

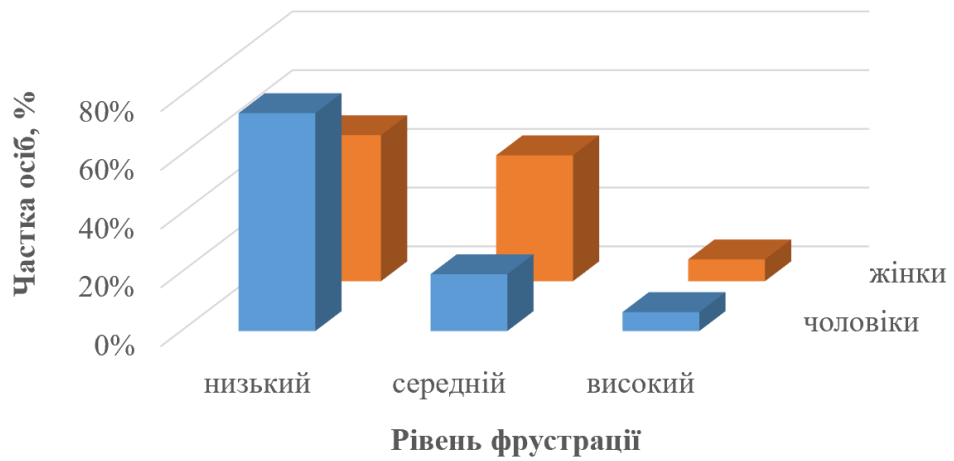


Рис. 3.6. Розподіл осіб кожної статі за рівнем фрустрації

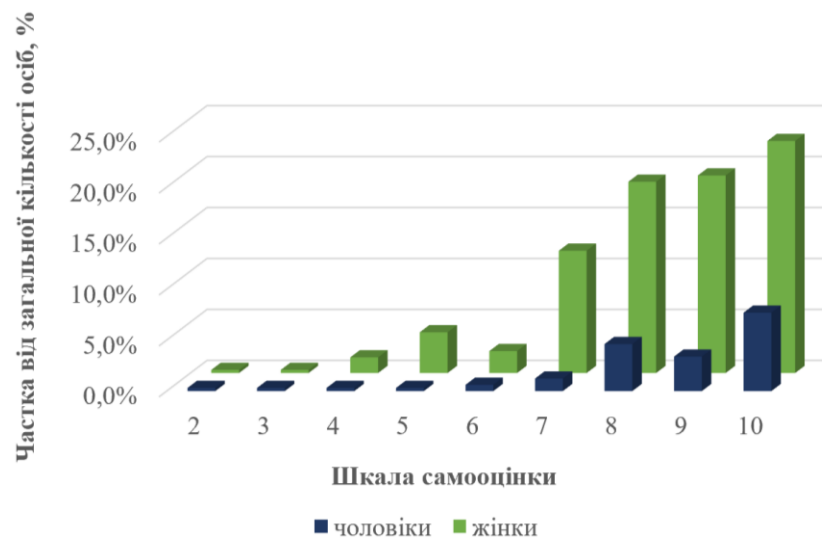


Рис. 3.7. Розподіл респондентів за рівнем впевненості в успішному освоєнні водійських навичок за шкалою самооцінювання від 0 до 10 балів (0 – зовсім невпевнений, 10 – на 100% впевнений)

Зв'язок між віком опитаних учнів автошкіл і їхнім рівнем фрустрації (коефіцієнт кореляції $r=-0,007\pm 0,1$) відсутній, оскільки $r<\pm 0,1$ [89, с. 222].

З-поміж учнів автошкіл лєвова частина мають середній рівень агресії; 23 % – низький, а 4 % – високий (рис. 3.8). Більшість жінок (69 %) мають середній рівень агресії, а більшість чоловіків (58 %) – низький. Частки жінок і чоловіків із високим рівнем агресії однакові – по 4 % (рис. 3.9.).

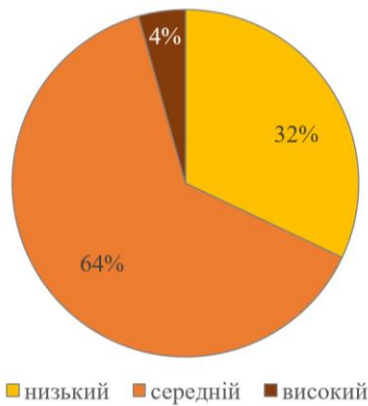


Рис. 3.8. Структура респондентів за рівнем агресії

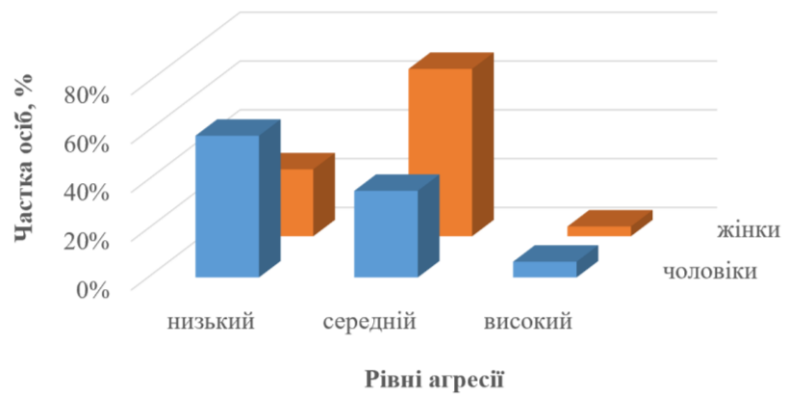


Рис. 3.9. Розподіл осіб кожної статі за рівнем агресії

Зв'язок між віком опитаних учнів автошкіл і їхнім рівнем агресії (коефіцієнт кореляції $r=-0,02\pm 0,1$) відсутній, оскільки $r<\pm 0,1$ [89, с. 222].

Щодо ригідності, то більшість учнів автошкіл мають середній рівень, частки осіб з низьким і високим рівнем приблизно однакові, відповідно 18 % і 16 % (рис. 3.10). Розподіл осіб кожної статі за рівнем ригідності майже однаковий (рис. 3.11).



Рис. 3.10. Структура респондентів за рівнем ригідності

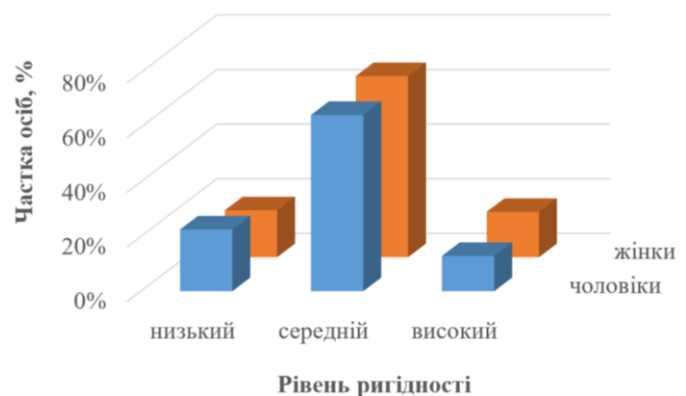


Рис. 3.11. Розподіл осіб кожної статі за рівнем ригідності

Обчислений коефіцієнт кореляції ($r=-0,11\pm 0,1$) та його інтерпретація [89, с. 222] свідчать, що зв'язок між віком і рівнем ригідності учнів автошкіл обернений і слабкий.

3.2. Оцінювання рівня ситуативної тривожності респондентів

У діагностуванні рівня ситуативної тривожності взяли участь 95 учнів автошкіл м. Луцька (7 чоловіків і 88 жінок). Гендерне співвідношення у відсотках відображено на рис. 3.12. Найбільшу частку опитаних становили особи віком 17–20 років (рис. 3.13). Більше половини діагностованих осіб мають низький рівень ситуативної тривожності, третина – помірний, і лише 5 % – високий рівень ситуативної тривожності (рис. 3.14). Усі опитані чоловіки, як і більшість жінок (59 %) мають низький рівень ситуативної тривожності, 36 % жінок – помірний, а 5 % – високий рівні тривожності.

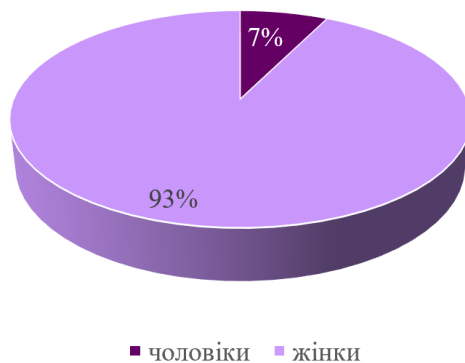


Рис. 3.12. Гендерне співвідношення респондентів

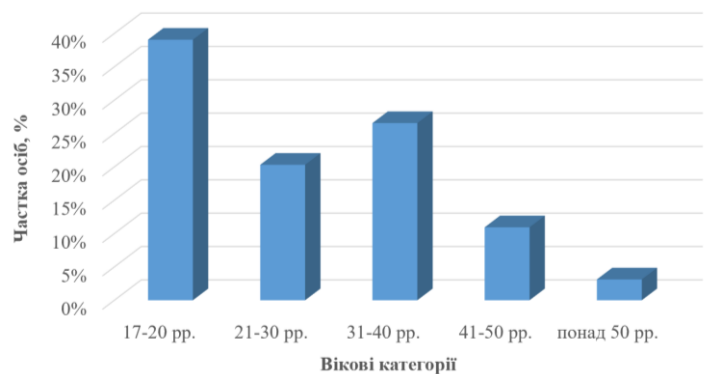


Рис. 3.13. Структура респондентів за віковими категоріями

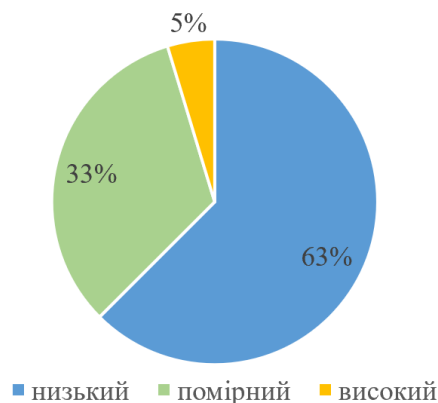


Рис. 3.14. Розподіл опитуваних осіб за рівнем ситуативної тривожності

Зв'язку між віком і рівнем ситуативної тривожності не виявлено (коефіцієнт кореляції між указаними параметрами становить $r=-0,04\pm 0,1$).

3.3. Головні страхи учнів автошкіл в освоєнні водійських навичок

Для виявлення головних страхів, які заважають продуктивно опанувати водійські навички, було здійснено анкетування учнів автошкіл із запитаннями: 1) що Вас найбільше лякає в навчанні водінню авто?; 2) Що вас найбільше лякає в щоденному практичному досвіді водія (див. дод. И).

Результати анкетування дозволяють виокремити такі групи головних страхів, пов'язані з освоєнням водійських навичок [86, с. 146]:

- 1) страх нового (новизни, змін);
- 2) страх відповідальності;
- 3) побоювання недостатнього рівня розвитку власних психофізіологічних і психологічних можливостей особистості, актуальних для діяльності водія;
- 4) страхи, пов'язані з набутим власним травматичним досвідом або нав'язаним соціумом;
- 5) інші страхи.

Згодом респондентам (166 осіб, з яких 11 % – чоловіки, 89 % – жінки (рис. 3.15)) було запропоновано анкетування з умовою розподілити 100 % між зазначеними групами страхів (дод. К). З'ясувалося, що найбільш поширеними в опитаних є страхи, пов'язані з недовірою до власних здібностей, необхідних для набуття водійських навичок й успішного керування автомобілем. У середньому ця група страхів займає 27,9 % серед інших груп страхів. Страх відповідальності майже такий же – 27 %. Страх нового серед інших страхів в опитаних у середньому займає 22,8 %, а 20 % – страх через негативні установки щодо водійської практики, набутий власним негативним досвідом чи нав'язаний соціумом (рис. 3.16). Розподіл вираження своїх головних страхів у контексті освоєння водійських навичок жінками відображає загальну картину розподілу страхів усіма респондентів, а в чоловіків переважають страхи відповідальності та нового в житті (рис. 3.17).

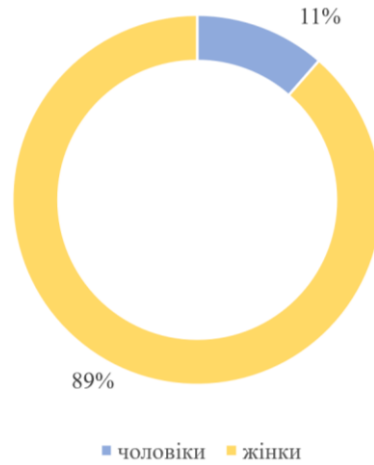


Рис. 3.15. Статеву структуру опитуваних щодо домінування страхів, пов'язаних із освоєнням водійських навичок

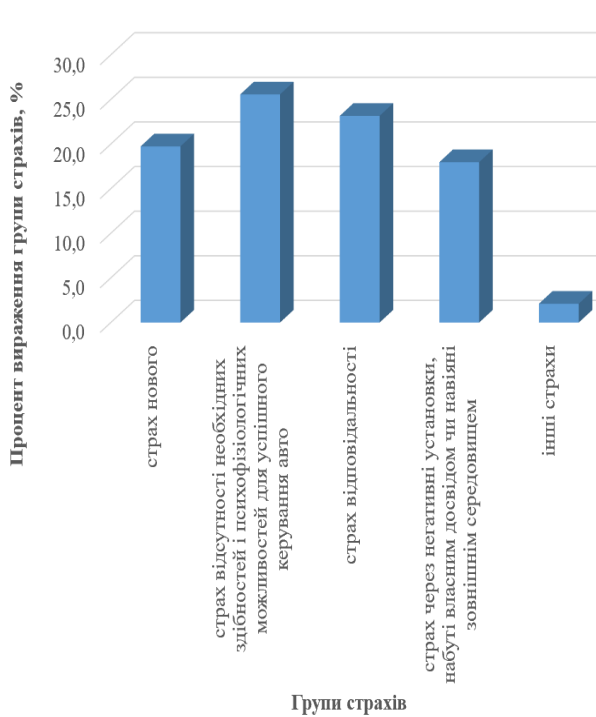


Рис. 3.16. Домінуючі групи страхів в учнів автошкіл

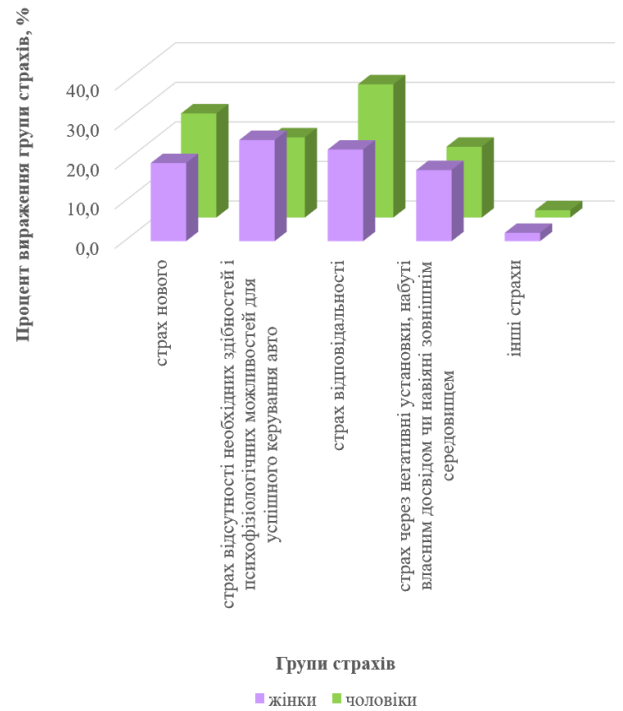


Рис. 3.17. Розподіл груп страхів в учнів автошкіл за гендерною ознакою

До інших страхів, учні автошкіл віднесли: 1) страх аварійної ситуації через технічну несправність автомобіля; 2) страх обставин непереборної сили; 3) боязнь неадекватної поведінки інших учасників дорожнього руху (особливо водіїв); 4) страх комунікації з правоохоронними органами на дорозі

3.4. Стійкість до стресу

Для визначення рівня стійкості до стресу нами було проаналізовано відповіді 200 респондентів учнів автошкіл м. Луцька. З них 29 осіб – чоловіки, 171 – жінки (відповідно 15 і 86 %) (рис. 3.18). Середній вік опитаних – 27,3 роки. Найбільша частка опитаних має вік 16–20 років, кожна наступна вікова категорія з десятирічним інтервалом має все меншу частку (рис. 3.19). Переважна більшість (68 %) опитаних учнів автошкіл мають середній рівень стресостійкості; 29 % з них – високий, а 4 % – низький (рис. 3.20). Розподіл осіб кожної статі за рівнем стресостійкості приблизно однаковий: найбільша частка припадає на осіб із середнім рівнем стресостійкості (і серед чоловіків, і серед жінок). Найменша частка характерна для осіб із низьким рівнем стресостійкості (так само і для чоловіків, і для жінок) (рис. 3.21).

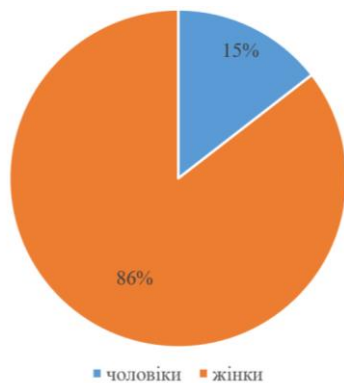


Рис. 3.18. Структура респондентів за гендерними ознаками

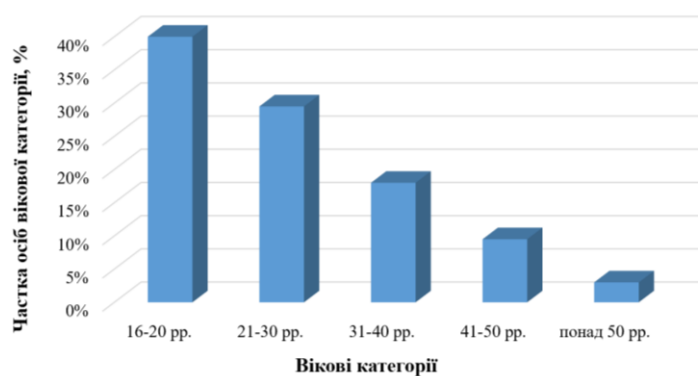


Рис. 3.19. Структура респондентів за віковими категоріями



Рис. 3.20. Структура респондентів за рівнем стійкості до стресу

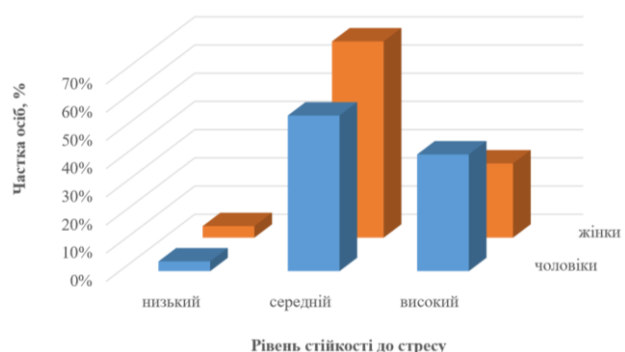


Рис. 3.21. Розподіл осіб кожної статі за рівнем стресостійкості

Розрахунок коефіцієнта кореляції ($r=-0,17\pm 0,1$) та його інтерпретація [89, с. 222] свідчать, що зв'язок між віком та рівнем стресостійкості обернений і слабкий: чим вищий вік, тим рівень стресостійкості нижчий.

3.4. Копінг-стратегії учнів автошкіл та їхній зв'язок із рівнями тривожності, фрустрації, агресії та ригідності

Всього було опитано 97 учнів автошкіл віком від 17 до 51 року (11 % – чоловіки, 89 % – жінки) (рис. 3.22). Середній вік респондентів становить 28 років. Найбільш чисельною є вікова категорія 17–20 років, а найменш чисельною – 50 і більше років (рис. 3.23). Переважна більшість опитаних (74 %) орієнтовані на вирішення завдань; 8 % опитаних у проблемній ситуації зосереджується на негативних емоціях; копінг-стратегія, спрямована на уникнення проблем, є домінуючою для 14 %; троє осіб (3 % від усіх опитаних) однаково вираженими мають дві копінг-стратегії (чоловік віком 18 років і жінки віком 30 і 18 років) (рис. 3.24).

Опитані чоловіки орієнтовані на стратегію вирішення завдань, в одного з них однаково виражені дві стратегії – на вирішення завдань і уникнення проблем. Понад 73 % жінок орієнтовані на вирішення завдань, 9,3 % – на емоції, 16,3 % – на уникнення стресу, двоє з опитаних мають однаково виражені дві копінг-стратегії – на вирішення завдань та уникнення проблем. І чоловіки, і жінки, в яких домінує проблемно-орієнтований копінг, мають рівнозначне її домінування серед інших стратегій (частка балів, яка характеризує цю копінг-стратегію для обох статей становить 40 % від суми балів, що характеризують усі три стратегії: копінг, орієнтований на вирішення завдань, копінг, орієнтований на емоції, копінг, орієнтований на уникнення проблем). Домінування копінг-стратегії, орієнтованої на емоції, з опитаних властиве тільки жінкам, при чому різних вікових категорій. Орієнтованість на уникнення проблем більш притаманна особам вікової категорії 17–20 років (71,4 % респондентів із цією домінуючою копінг-стратегією).

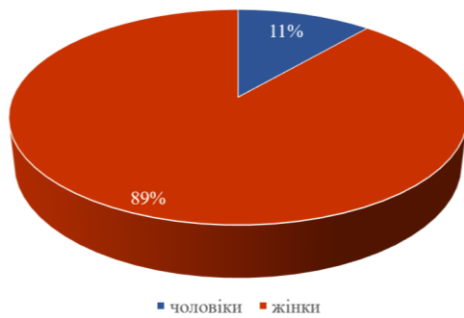


Рис. 3.22. Структура респондентів за статтю

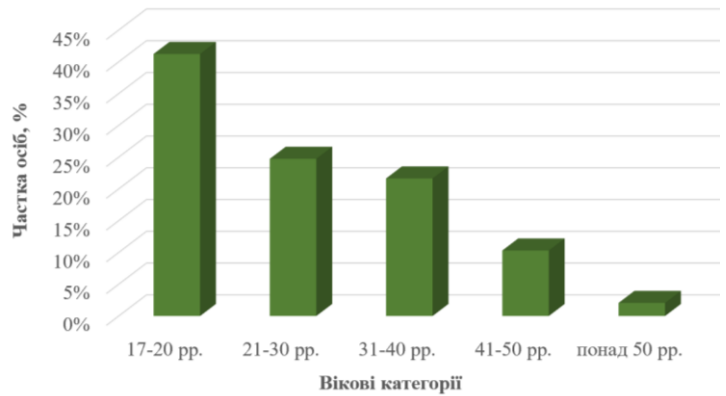


Рис. 3.23. Розподіл респондентів за віковими категоріями



Рис. 3.24. Розподіл респондентів за домінуванням копінг-стратегії

Зв'язок між віком респондентів і набраними ними балами, що характеризують проблемно-орієнтований копінг прямий і слабкий ($r=0,23\pm 0,1$); між віком респондентів і набраними балами, що характеризують копінг, орієнтований на емоції, теж прямий і слабкий ($r=0,12\pm 0,1$); між віком респондентів і набраними балами, що характеризують копінг, орієнтований на уникнення проблем, зв'язок відсутній ($r=0,03\pm 0,1$). Так само, відсутній зв'язок між віком опитаних осіб і шкалою відволікання ($r=-0,016\pm 0,1$).

Із 97 опитаних осіб 28,9 % мають низький рівень тривожності, 61,9 % – середній, 9,3 % – високий. З 11 чоловіків 6 (54,5 %) мають низький рівень тривожності, 4 (36,4 %) – середній, 1 (9,1 %) – високий. Із 86 жінок 22 (25,6 %) з низьким рівнем тривожності, 56 (65,1 %) – із середнім, 8 (9,3 %) – з високим.

Проаналізувавши тісноту зв'язку рівня тривожності осіб та набраних балів відповідно до кожної копінг-стратегії, можна стверджувати, що найвищим він є між тривожністю та стратегією на емоції ($r=0,58\pm 0,08$) – зв'язок прямий і середній. Між рівнем тривожності й стратегією на вирішення завдань відсутній зв'язок ($r=-0,04\pm 0,1$), так само, як і між рівнем тривожності та шкалою відволікання ($r=-0,07\pm 0,1$). Між рівнем тривожності й шкалою соціального відволікання обернений і слабкий зв'язок ($r=-0,17\pm 0,1$). Між рівнем тривожності й стратегією на уникнення – обернений і слабкий зв'язок ($r=-0,13\pm 0,1$), тобто є ймовірність, що вищий рівень тривожності учнів автошкіл спонукає більше орієнтуватися на інші стратегії, а не на стратегію уникнення розв'язання проблем (табл. 3.1).

Таблиця 3. 1

Тіснота зв'язку (-1...+1) між рівнем прояву психічного стану респондента й набраними ним балами, що характеризують копінг-стратегію

Копінг-стратегія	Психічні стани			
	Тривожність	Фрустрація	Агресивність	Ригідність
Орієнтування на вирішення завдань	-0,04332	-0,20823	0,083286	-0,05108
Орієнтування на емоційне переживання труднощів	0,582109	0,655918	0,268898	0,427345
Орієнтування на уникнення розв'язання проблем	-0,13263	-0,23352	-0,05509	-0,0964
- орієнтування на відволікання як спосіб уникнення розв'язання проблем	-0,06919	-0,11709	-0,04418	-0,04726
- орієнтування на соціальне відволікання як спосіб уникнення розв'язання проблем	-0,17086	-0,20764	-0,0462	-0,04797

Із 97 опитаних осіб низький і середній рівень фрустрації мають по 44,3 % осіб, 11,3 % – високий. З 11 чоловіків 8 (72,7 %) з низьким рівнем фрустрації, 2 (18,2 %) – середнім, 1 (9,1 %) – з високим. Із 86 жінок 35 (40,7 %) з низьким рівнем фрустрації, 41 (47,7 %) – із середнім, 10 (11,6 %) – з високим.

Між віком респондентів і рівнем їх фрустрації зв'язку нема (коефіцієнт кореляції становить $r=-0,003\pm 0,1$). Найвища тіснота зв'язку рівня фрустрації з копінг-стратегією «спрямованість на емоції» ($r=0,66\pm 0,08$). Зв'язки між рівнем фрустрації й іншими копінг-стратегіями обернені й слабкі (див. табл. 3.1).

Із 97 респондентів низький рівень агресії виявлено у 23,7 %, середній – 72,2 %, високий – 4,1 %. З 11 чоловіків 7 (63,6 %) мають низький, 3 (27,3 %) – середній, 1 (9,1 %) – високий рівні агресії. Із 86 жінок 16 (18,6 %) з низьким рівнем агресії, 67 (77,9 %) – із середнім, 3 (3,5 %) – з високим.

Між віком респондентів і рівнем їх агресії зв'язку нема (коефіцієнт кореляції становить $r=0,07\pm 0,1$). Так само нема зв'язку між рівнем агресії й копінг-стратегіями, орієнтованими на вирішення завдань, на витіснення необхідності вирішення завдань і на відволікання, як спосіб уникнення проблем. Слабкий зв'язок помітний між рівнем агресії респондента й набраними ним балами, що характеризують емоційно-орієнтовану стратегію ($r=0,27\pm 0,1$): тобто із зростанням рівня агресії опитані особи більш схильні зосереджуватися на негативних емоціях, пов'язаних із виникненням труднощів, ніж орієнтуватися на інші копінг-стратегії (див. табл. 3.1).

Серед 97 опитаних низький рівень ригідності виявлено у 13,4 %, середній – 68 %, високий – 18,6 % осіб. З 11 чоловіків 1 (9,1 %) мають низький, 9 (81,8 %) – середній, 1 (9,1 %) – високий рівні ригідності. Із 86 жінок низький рівень ригідності у 12 (13,9 %), середній – у 57 (66,3 %), високий – у 17 (19,8 %).

Між віком респондентів і рівнем їх ригідності зв'язку нема (коефіцієнт кореляції становить $r=-0,05\pm 0,1$). Нема зв'язку між рівнем ригідності й усіма копінг-стратегіями, крім емоційно-орієнтованої. Коефіцієнт кореляції між рівнем ригідності й копінгом «спрямованість на емоції» ($r=0,43\pm 0,09$) демонструє прямий і середній зв'язок між ними: чим вища складність або нездатність перебудуватися при виконанні завдань, тим більша ймовірність орієнтування особи на переживання негативних емоцій, пов'язаних із певною ситуацією (див. табл. 3.1).

3.5. Схильність до ризику

Схильність до ризику діагностувалася у 117 осіб, з яких 20 осіб – чоловіки, 97 – жінки. Процентне співвідношення відображено на рис. 3.25. Середній вік опитаних – 27,2 роки. Найбільша частка респондентів має вік у діапазоні 16–20 рр., частка осіб кожної наступної вікової категорії зменшується (рис. 3.26). Домінантна частка опитаних (87 %) має середній рівень схильності до ризику, 13 % – низький. Осіб із високою схильністю до ризику з числа опитаних не виявлено (рис. 3.27).

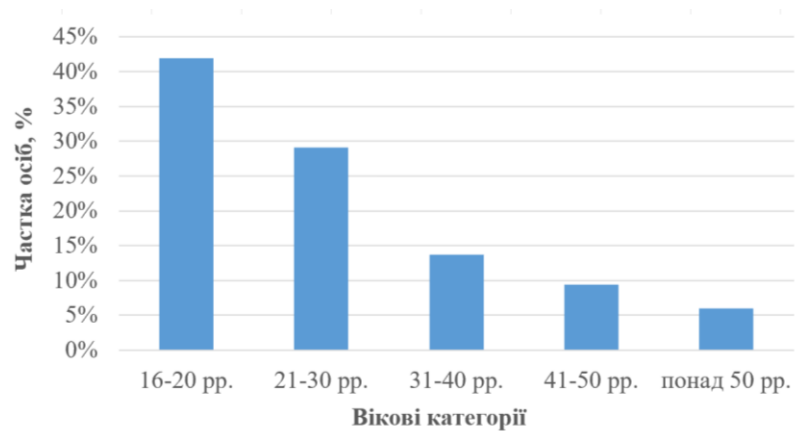
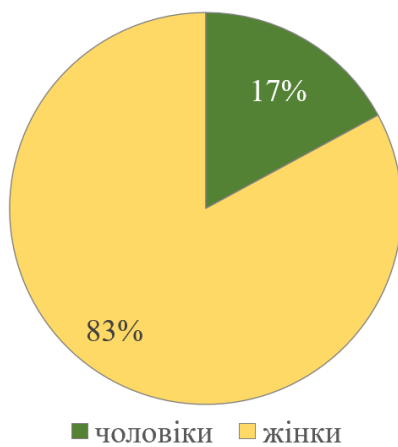


Рис. 3.25. Структура респондентів за статтю

Рис. 3.26. Структура респондентів за віковими категоріями

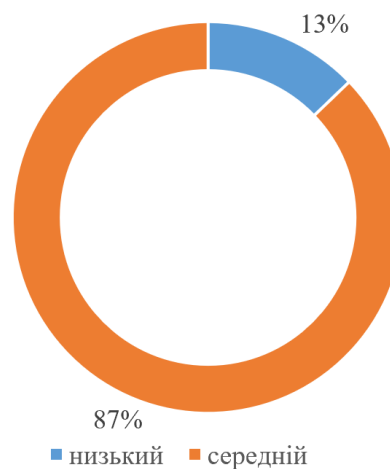


Рис. 3.27. Структура респондентів за рівнем схильністю до ризику

Коефіцієнт кореляції між віком респондентів та рівнем їхньої схильності до ризику становить $-0,1 \pm 0,1$, що свідчить про слабкий обернений зв'язок між показниками [89, с. 222]: чим старший вік, тим менша схильність до ризику.

Висновки до розділу 3

Більшість опитаних (56 %) має середній рівень тривожності (при цьому більшість опитаних чоловіків мають низький рівень тривожності, а жінок – середній). Переважна більшість опитаних і чоловіків, і жінок мають низький рівень фрустрації, високу самооцінку успішного освоєння водійських навичок. Респонденти мають переважно середній рівень агресії, хоча більшість чоловіків із них характеризуються низьким рівнем її прояву. Щодо ригідності, то більшість учнів автошкіл мають середній рівень її прояву.

Зв'язки між віком опитаних учнів автошкіл і рівнями прояву їх тривожності, фрустрації та агресії відсутні. Між віком і рівнем ригідності є обернений і слабкий зв'язок.

Понад 60 % діагностованих осіб мають низький рівень ситуативної тривожності, третина – помірний, і лише 5 % виявили високий рівень ситуативної тривожності. Приблизно такий же розподіл за рівнями ситуативної тривожності характерний для жінок. Усі опитані чоловіки виявили низький рівень ситуативної тривожності. Статистичного зв'язку між віком респондентів і рівнем ситуативної тривожності не виявлено.

В освоєнні водійських навичок учнів автошкіл найбільше лякають: 1) страх нового (новизни, змін); 2) побоювання недостатнього рівня розвитку власних психофізіологічних і психологічних можливостей особистості, актуальних для діяльності водія; 3) страх відповідальності; 4) страхи, пов'язані з набутим власним травматичним досвідом або навіяні соціумом; 5) інші страхи. У жінок більш вираженими є 2 і 3 група, в чоловіків – 1 і 3.

Переважає більшість (68 %) опитаних учнів автошкіл мають середній рівень стресостійкості, причому і чоловіки, й жінки. Зв'язок між віком і рівнем стресостійкості обернений і слабкий.

Дослідження копінг-стратегій учнів автошкіл засвідчує, що більшість опитаних орієнтується на вирішення задач у стресовій ситуації.

Існує прямий і слабкий зв'язок між віком респондентів і проблемно-орієнтованим копінгом та емоційно-орієнтованим копінгом. Стратегії уникнення розв'язання проблем і відволікання на інші види діяльності, щоб забути про проблему, чи стратегія пошуку підтримки й вирішення проблем за допомогою сім'ї, друзів, колег, не пов'язані з віком.

Усі досліджувані психічні стани учнів автошкіл мають вплив на прояв емоційно-орієнтованого копінгу. Існує слабкий і обернений зв'язок між проявами фрустрації і стратегії вирішення завдань. Такі ж зв'язки існують між впливами станів тривожності та фрустрації на стратегію уникнення проблем. На прояв стратегії відволікання із досліджуваних психічних станів має вплив лише фрустрація (зв'язок обернений і слабкий). Обернені й слабкі зв'язки існують між впливом психічних станів тривожності й фрустрації на прояв стратегії соціального відволікання.

Тривожність найбільший вплив має вплив на емоційно-орієнтовану стратегію (тіснота зв'язку пряма й середня). Тіснота зв'язку між тривожністю й стратегіями уникнення розв'язання проблем і соціального відволікання – слабка й обернена. Рівень тривожності не впливає на зорієнтованість опитаних на вирішення завдань чи на відволікання на інші види діяльності, щоб забути про невирішені проблеми. Фрустрація має вплив на усі досліджувані копінг-стратегії (у всіх випадках цей зв'язок обернений і слабкий, за винятком зв'язку із емоційно-орієнтованою стратегією – тут зв'язок прямий і середній). Агресивність має вплив лише на емоційно-орієнтовану стратегію (тіснота зв'язку пряма й слабка). Ригідність так само має вплив лише на стратегію «спрямованість на емоції», але тіснота зв'язку рівня прояву цього психічного стану й вираженості зазначеної копінг-стратегії пряма і середня.

РОЗДІЛ 4

ТЕХНІКИ САМОРЕГУЛЯЦІЇ УЧНІВ АВТОШКІЛ У ПРОТИДІЇ СТРЕСУ

4.1. Антистресове харчування

Чи не найважливішою складовою людського життя є психічне здоров'я – стан душевного комфорту, гарного самопочуття, бадьорого настрою, активності. Щоб реалізувати свій особистий потенціал, продуктивно працювати й протистояти стресами необхідне відповідне харчування. Ще Гіпократ говорив «ти є тим, що їси». Він вважав, що хвороба людини – це результат порушення харчування, звичок і характеру життя людини [30, с. 104].

Зміни режиму й раціону харчування є причиною порушення метаболізму й часто – виникнення психічних розладів. Часті психічні напруження викликають різні фізичні захворювання. Виникає замкнуте коло. Корегуючи раціон і склад харчування, можна покращити психічний стан. Важливо, щоб з їжею в організм завжди поступали в достатній кількості високоякісні білки, вуглеводи, жири, вітаміни А, групи В, D, С, Zn, Mg, I, Fe, Se. Недостатній чи надмірний вміст в організмі людини деяких поживних речовин знижує її ініціативність, активність, є причиною багатьох захворювань [103, с. 330–333].

Найоптимальнішим для роботи мозку й функціонування нашого тіла в цілому є триразове харчування без перекусів (рис. 4.1). Після того, як закінчується перетравлювання їжі, рівень цукру в крові і рівень інсуліну починають знижуватися. Це сигналізує тілу, щоб глікоген з печінки «вирушав» у кровотік, м'язи, мозок та інші органи. Цей процес можливий за умови достатніх перерв між прийомами їжі. Якщо глюкози не вистачає, організм вивільняє енергію жиру й розсилає її тілу. Тобто при трьохразовому харчуванні синтез і «спалювання» жиру врівноважені. Надмірний вміст інсуліну в крові погіршує стан артерій, сприяє розвитку атеросклерозу, гіпертонії, цукрового діабету, метаболічному синдрому, безпліддю та ожирінню, стимулює процеси запалення та старіння і порушує роботу мозку [107].



Рис. 4.1. Режим рівня інсуліну при трьохразовому харчуванні без перекусів [107]

Важливо зважати на споживання алкоголю. Його надмірний вміст викликає зміни в хімічних процесах головного мозку, і, відповідно, викид кортизолу, який бере участь в реакції нашого організму на стрес. Людина, яка споживає алкоголь, в стресовій ситуації буде відчувати більш інтенсивну тривогу [67, с. 250].

Важливе значення для нормального функціонування організму, покращення роботи мозку, протидії стресу, хронічній втомі має вживання теплої чистої води натще. Норма рідини в день для дорослої людини становить 4 % від загальної маси тіла [108].

4.2. Вплив на психіку через тіло

Фізичне і психічне здоров'я тісно пов'язані. Рухова активність не тільки зміцнює м'язи та серцево-судинну систему, а й сприяє утворенню ендорфінів, які діють як природні енергетики, покращуючи настрій. Але при цьому необхідно правильно поєднувати фізичне навантаження і достатній відпочинок. Корисним для психічного здоров'я і роботи мозку є прогулянки (від 10 до 15 хвилин в день на свіжому повітрі) з достатньою кількістю сонячного світла [30, с. 105].

Стрес може впливати на розвиток фізичних симптомів, зокрема появи напружень м'язів. Це, своєю чергою, може провокувати головний біль, біль у шії чи спині, відчуття «клубка у горлі», що утруднює ковтання, кишкові колики,

печію, діарею, судоми, прискорені пульс і дихання і навіть втрату свідомості. Тому протидія стресу повинна включати розслаблення м'язів, яке можливе завдяки фізичним навантаженням. Дослідження засвідчують, що спорт ефективно знижує рівень втоми, підвищує пильність та концентрацію, погражує когнітивну функцію. Під час фізичних вправ знижуються рівні гормонів адреналіну й кортизолу, стимулюється вироблення таких нейромедіаторів як ендорфіни, які покращують настрій і є природним знеболювальним. Крім того, фізичні вправи дозволяють зосередитися на тілі, перебувати «тут і зараз», а не «блукати в минулому чи майбутньому» у своїх думках. Також регулярні заняття фізкультурою сприяють зниженню ваги, зростанню контролю над тілом і ситуацією, дисциплінованості, рівня самооцінки [105].

Крім «класичних» фізичних вправ у спортзалах, спортивної ходьби чи на бігу для зняття стресу під час опанування навичок водіння та водійської практики водія-початківця корисними для зняття стресу можуть бути такі фізичні вправи:

- 1) максимально напружити плечі, піднявши їх угору й одночасно звівши лопатки назад; потрібно якомога довше побути в такій нарузі, після чого максимально розслабити м'язи плечового пояса та шії;
- 2) контролювати повне розслаблення м'язів (щелепи, лоба, рук, живота) після максимального їх напруження перед відходом до сну;
- 3) під час відпочинку чи перед сном увечері намагатися тримати долоні відкритими, що дає для нашої психіки сигнал безпеки та заспокоєння;
- 4) виконувати вправу «Впевнено стою на ногах» (із закритими очима): поставити одну ногу вперед таким чином, щоб п'ята ступні торкалася пальців другої ноги, витягнути обидві руки вперед і закрити очі, простояти максимально довго в такій позі; потім змінити виставлену вперед ногу на іншу;
- 5) вправа «обійми метелика» (із закритими очима): покласти руки, схрестивши їх на грудях: ліву руку на праву ключицю, а праву – на ліву. По черзі постукувати пальцями рук по ключицях. Спокійно дихати через

ніс і подумки або вголос промовляти: «Я спокійний (-а), я впевнений (-а), я в безпеці» [24];

- 6) вправа «обійми метелика» (із закритими очима): покласти руки, схрестивши їх на грудях: ліву руку на праву ключицю, а праву – на ліву. Одночасно постукувати пальцями рук по ключицях, роблячи видих через рот (ніби через коктейльну трубочку) при кожному ударі рук об ключиці;
- 7) присідання (ноги на ширині плечей, повільно сісти навприсядки, не відриваючи стопи від підлоги, затриматися в нижній точці, руки витягнути перед собою або тримати за головою; перед присіданням необхідно виконати розминку, щоб розігріти м'язи та суглоби);
- 8) масажувати пальцем правої руки точку на ліктьовому згині лівої руки, потім пальцем лівої руки на ліктьовому згині правої руки;
- 9) максимально сильно обхопити великий палець лівої руки правою рукою до відчуття пульсації;
- 10) м'яко ритмічно торкатися подушечками розчепічених пальців обох рук;
- 11) не змінюючи положення голови, рухати очима по горизонтальній лінії вліво-вправо, потім по уявному колу, квадрату, знаку нескінченності по 10 разів в один бік і 10 разів – в інший;
- 12) не змінюючи положення голови, рухати очима за рухом вліво–вправо, вправо–вліво «лайка» власної випрямленої вперед руки;
- 13) перед сном робити масаж ахіллового сухожилля.

4.3. Техніки дихання

Техніки дихання дають можливість опанувати емоції, пов'язані зі стресом, розвивати навички їх регуляції, виявляти та залучати ресурси, які в людини [51; 131].

1. Техніка «Глибоке дихання» відома ще як черевне або діафрагмальне дихання. Необхідно зробити глибокий вдих носом протягом п'яти секунд, а наступні п'яти секунд повільно видихати носом. Ця техніка знижує

частоту серцевих скорочень, прискорює метаболізм, допомагає розслабитися.

2. Техніка «Квадрат». Переводячи погляд з одного кута уявного чи реального квадрата в кожний наступний, необхідно робити короткі вдихи на рахунок «1», «2», «3», «4» відповідно до сторін квадрата, а потім у такій же послідовності видихати.
3. Техніка «4/7/8» може допомогти швидко заснути, розслабитися, усунути негативні думки. Помістіть язик за передні зуби і тримайте його тут протягом вправи). Робіть вдих упродовж 4 с, затримайте дихання га 7 с, зробіть повільний видих через рот протягом 8 секунд (наче ви задуваєте свічку).
4. Техніка «Пече палець». Зобразіть рукою фігуру «лайк» і дуйте короткими видихами на великий палець, наче він потребує охолодження.
5. Техніка «Дихання кольорами». Пригадайте свій улюблений колір. Уявіть як Ви вдихаєте повітря цього кольору, а видихаєте повітря неприємного чи нейтрального кольору для Вас. Уявляйте, як легені заповнюються чимось хорошим та потрібним (наприклад, спокоєм, рівновагою тощо) і позбавляються чогось неприємного (болю, страху, тривоги тощо) [51].
6. Для розслаблення необхідно закрити пальцем праву ніздрю і дихати лівою. Дихання правою ніздрею при закритій лівій допомагає активізувати розумову діяльність. Почергове дихання ніздрями покращує концентрацію уваги.
7. Праву долоню покласти в ліву внутрішньою частиною доверху. Необхідно робити різкі три короткі послідовні вдихи носом без видиху. Видих – через ніс спокійний і довгий. Так повторити три рази. Потім зробити один глибокий вдих через ніс і затримати дихання, максимально напружуючи всі м'язи. Завершити вправу різким видихом через рот.

4.4. Позитивне мислення й нейролінгвістичне програмування

Позитивно мислити – бачити вирішення життєвих завдань. Ще А. Адлер припускав що на поведінку більше впливають її очікування, пов’язані з майбутнім, ніж події минулого. При такому мисленні людина фокусується на перевагах, а не на недоліках; на здобутках, а не на помилках чи невдачах; на можливостях, а не на перешкодах [50; 81, с. 29].

Нейролінгвістичне програмування (або НЛП) – це технологія моделювання бажаної поведінки для успіху в певній справі. Практичними техніками НЛП є саморефлексія, якоріння, візуалізація, афірмація, внутрішній діалог [79].

Для розвитку позитивного мислення необхідно частіше вживати словосполучення «я можу», «я здатний (-а)», «це можливо», «я зможу це зробити», «я рішучий (-а) і сміливий (-а)», «я до всього готовий (-а) і все зможу», «моє тіло повністю кероване мною», «я багато досяг, зроблю і це» та ін.; плекати відчуття спокою, гармонії, радості, щастя, умиротворення; візуалізувати успішні результати своїх починань; практикувати почуття вдячності; посміхатися і контролювати свою поставу [128]. Зруйнувати нейронні мережі, пов’язані із завченим негативним світосприйняттям, покращити діяльність всіх відділів префронтальної кори мозку дозволяють медитативні техніки [116, с. 202].

4.5. Психокорекція самооцінки учнів автошкіл

Самооцінка – це відчуття людиною власної значущості чи цінності. Вона формується впродовж всього життя й під впливом різних чинників і буває низькою, адекватною і завищеною [48; 106].

Для більшості людей характерна занижена самооцінка. Щоб її підвищити, можна скористатися комплексом прийомів [48; 106]:

- 1) скласти список своїх сильних сторін і позитивних якостей (мінімум 20).;
- 2) написати перелік власних досягнень (мінімум 20);
- 3) вчитися приймати компліменти і поздоровлення;
- 4) припинити порівнювати себе з іншими;

- 5) щиро хвалити інших;
- 6) більше віддавати іншим (уваги, часу, турботи, допомоги, підтримки);
- 7) обмежити спілкування з токсичними людьми, які знижують вашу самооцінку, і спілкуватися з людьми, які підтримують;
- 8) позитивно мислити, використовувати афірмації;
- 9) діяти, завести журнал успіху для записів своїх досягнень;
- 10) займатися саморозвитком;
- 11) встановлювати правильні межі у всіх видах відносин.
- 12) доглядати за собою;
- 13) звертатися за потреби до психолога чи психотерапевта.

Позитивне прийняття себе розширює спектр просоціальних моделей поведінки, підвищує варіантність поведінкових вчинків, спрямованих на забезпечення загальноособистісного розвитку [29, с. 56].

4.6. Застосування прийому парадоксальної інтенції

Це психотерапевтичний прийом, розроблений в 1927 р. австрійським лікарем В. Франклом, який пройшов чотири німецькі концтабори. Франкл запропонував прийом самовідсторонення, яке найкраще проявляється гумором. Суть прийому в тому, що людина, змучена страхом очікування, повинна піти на зустріч страху. Тобто, якщо людина боїться темних приміщень, вона повинна свідомо виявити рішучість зайти в таке приміщення. Якщо в людини клаустрофобія, їй пропонується перебувати в закритих і тісних приміщеннях. Якщо людина боїться екзаменаційної обстановки, необхідно задрижати так сильно, наче вона на змаганнях з тремтіння і її повинні визнати чемпіоном [81, с. 40].

4.7. Нейрозавдання та нейроправи для розвитку когнітивних здібностей

Нейрозарядка – це комплекс вправ для покращення мозкової діяльності, розвиток міжпівкульних зв'язків. А, отже, це покращення запам'ятовування інформації, уваги, що актуально у водійській практиці та під час будь-якого

навчання. Одним із головних показників психічного здоров'я людини є саме рівень розумової працездатності. Показниками інтелектуального здоров'я є коефіцієнт інтелекту (IQ), швидкість перемикавання уваги, обсяг пам'яті (слуховий, зоровий) [98, с. 20].

Нижче пропонуємо приклади нейровправ для покращення мозкової діяльності учнів автошкіл:

1. Вправа на увагу. Перед вами слова (прикметники, які означають колір) зафарбовані в кольори. Потрібно назвати колір, в який вони зафарбовані (рис. 4.2).
2. Вправа «Дзеркальне синхронне малювання». Необхідно двома руками симетрично зобразити запропонований малюнок (рис. 4.3). Або на заздалегідь розграфлених аркушах відтворити зображення (дод. Л), як показано на фото у дод. М.

жовтий	синій	оранжевий
чорний	червоний	зелений
фіолетовий	жовтий	червоний
оранжевий	зелений	чорний
синій	червоний	фіолетовий
зелений	синій	оранжевий



Рис. 4.2. Зразок тексту для вправи на увагу

Рис. 4.3. Дзеркальний спосіб створення малюнка обома руками [23]

3. Вправа «Долоня – ребро – кулак». Потрібно послідовно відтворити три положення руки на поверхні: розпрямлена долоня на площині столу, долоня ребром на площині столу, стисла в кулак долоня. Виконується спочатку правою рукою, потім – лівою, потім – двома руками разом. Повторювати 8–10 разів (рис. 4.4).
4. Вправа «Кільце». По черзі якнайшвидше треба перебирати пальці рук, утворюючи з кожним із них та великим пальцем кільце (див. рис. 4.4).

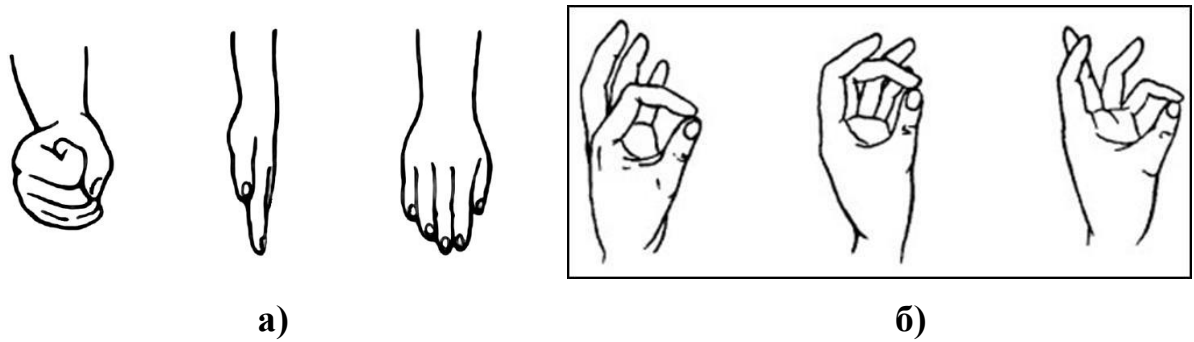


Рис. 4.4. Положення рук у вправі «Долоня–ребро–кулак» (а), у вправі «Кільце» (б) [25]

5. Вправи з таблицями Шульте – відмінний спосіб покращити ефективність мозкової діяльності (рис. 4.5). Це таблиця, в якій в хаотичному порядку розміщені числа. Зазвичай на 15–24 чисел. Дорослі можуть працювати з числами від 1 до 90–100. Ускладнити виконання вправи можна різними формами й розмірами комірок, надаючи кольори числам, нерівномірно розміщуючи елементи тощо.

11	4	13	5	20
17	8	12	2	22
1	14	21	16	9
18	3	7	19	24
10	23	15	6	25

Рис. 4.5. Приклад таблиці Шульте [114]

Ілюстрації виконання учнями автошкіл невроправ і нейрозавдань відображено у дод. М. Такого роду вправи покращують розумову діяльність, синхронізуючи роботу півкуль і покращуючи запам'ятовування, підвищують стійкість уваги.

4.8. Декомпозиція як прийом підвищення ефективності освоєння водійських навичок

Декомпозиція як науковий метод дозволяє замінити вирішення одного великого завдання рішенням серії менших (простіших) завдань. Простими

словами, це поділ чогось великого на мале, це розчленування загального завдання на конкретні, керовані кроки.

Управляти автомобілем означає: 1) рушати; 2) зупинитися (гальмувати); 3) рухатися під гірку; 4) рухатися заднім ходом; 5) перемикаєти передачі; 6) змінювати смугу руху; 7) проїжджати перехрестя; 8) робити розворот на дорозі; 9) робити випередження та обгін; 10) прогнозувати дорожню обстановку; 11) паркувати автомобіль; 12) спілкуватися на дорозі; 13) проїжджати пішохідні переходи; 14) безпечно об'їжджати ями на дорозі; 15) їздити в різний час доби; 16) їздити в різну погоду; 17) заправляти автомобіль на заправці; 18) заїжджати у ворота (гараж, бокс мийки); 19) контролювати швидкість, інтервал і дистанцію. Учням автошколи для успішного опанування навичок управління авто необхідно фокусуватися на виконанні зазначених завдань і користуючись методом винагороди відмічати ментально і фізично (на папері у списку) достатнє оволодіння ними.

Висновки до розділу 4

Стрес більшою чи меншою мірою, але однозначно присутній у житті кожної людини. Він має і корисні функції (мобілізує фізичні та психічні ресурси за для подолання викликів), і деструктивні, коли його сила та тривалість виходять за індивідуальні межі стресостійкості (спостерігається перевиснаження, вигоряння і захворювання).

Фундаментом стресостійкості особистості є її спосіб життя. Для протидії стресу в процесі освоєння водійських навичок важливо вживати превентивні заходи: дотримуватися правил здорового харчування, дбати про якісний і достатній сон, достатньо вживати чистої води, бути фізично активним, займатися ресурсною діяльністю (діяльністю, яка відповідає цінностям особистості і приносить їй задоволення), практикувати ресурсні емоційні стани, планувати свої дії, проводити час з приємними й цікавими людьми. Корисними будуть медитативні техніки, техніки дихання, техніки для розвитку когнітивних здібностей, за потреби – психокорекція з відповідними фахівцем.

ВИСНОВКИ

Станом на 1 липня 2024 р. у Волинській області зосереджено навчальні заклади 47 акредитованих автошкіл, найбільше їх в обласному центрі та в містах Ковель і Володимир. Більшість із них пропонують послуги з навчання водіння транспортних послуг категорій А1, А, В і С, перепідготовку на категорії ВЕ, С1 і/або С, D1 і/або D, С1Е і/або СЕ, D1Е.

У Волинській області упродовж календарного року вперше отримують водійське посвідчення від 20000 до 45000 осіб. Упродовж останніх десяти років (2013–2023 р.) простежується суттєве зростання кількості таких осіб і, зокрема, частки жінок серед них (2013 р. – 48 %, 2018 р. – 54 %, 2023 р. – 79 %). Таке гендерне співвідношення зумовлене, насамперед, воєнним станом в країні, зростанням багатозадачності й мобільності особистості в сучасному суспільстві, доступністю транспортних засобів для більшості сімей, а також розвіюванням стереотипів про наявність особливостей у водійській поведінці осіб певної статі тощо.

Найбільша кількість чоловіків здобуває посвідчення водія переважно у віці 18–19 рр., а жінок – у віці 25–40 років. У 2023 р. чоловіки кількісно переважають над жінками лише у віці 18-ти і 19-ти років.

Для більшості учнів автошкіл віком 18–25 років проміжок часу від моменту усвідомлення бажання водити авто до моменту запису в автошколу становить кілька місяців. Для учнів автошкіл старшого віку цей часовий відрізок становить 10, 20 і більше років.

Серед мотиваційних і лімітуючих чинників навчання в автошколах є і матеріальні, і психоемоційні, і внутрішні, і зовнішні. Деякі з них одночасно є і в списку мотиваційних, і в переліку обмежуючих для навчання в автошколах: наприклад, воєнний стан в країні для одних осіб є мотивацією опанувати навички водіння транспортних засобів, а для інших – обмежуючим чинником; члени родини для одних є підтримкою в рішенні записатися в автошколу, а для інших – перешкодою на шляху до цього; особисті страхи, пов'язані з водінням

авто, одних стримують у намірі записатися на курси водіння транспортних засобів, для інших – є викликом змінювати себе й розвивати свою особистість.

Найбільшу психоемоційну підтримку в освоєнні навичок водіння учні автошкіл отримують від своїх батьків, коханих, друзів, дітей, інших родичів, а також клієнтів чи колег. Деякі не сподіваються на підтримку ззовні й підбадьорюють себе самі.

Успішному освоєнню водійських навичок сприяють такі якості особистості майбутнього водія: висока стійкість і швидке переключення уваги; хороша зорова й оперативна пам'ять, висока готовність пам'яті; наполегливість, рішучість, сміливість, ініціативність, кмітливість; гарні фізичний розвиток, спритність і координація рухів, здатність легко формувати рухові навички; високий ступінь розвитку органів чуттів, високі швидкість і точність сенсомоторних реакцій; високий рівень сприйняття руху, часу й простору; терпіння, емоційна стійкість, самоконтроль, дисциплінованість, самовладання; «роздвоєння мислення». Щодо особливостей темпераменту, то кожен із них має свої переваги та недоліки для водійської практики. Найбільш придатними до керування автомобілем вважаються сангвініки.

У процесі освоєння водійських навичок учні автошкіл часто переживають конфліктні емоційні стани, особливо емоційний стрес і фрустрацію. Навчання водінню транспортного засобу може супроводжуватися такими негативними емоціями як страх і тривога. Проведене дослідження дозволяє виокремити такі групи головних страхів, пов'язаних з освоєнням водійських навичок: 1) страх нового (новизни, змін); 2) побоювання недостатнього рівня розвитку власних психофізіологічних і психологічних можливостей особистості, актуальних для діяльності водія; 3) страх відповідальності; 4) страхи, пов'язані з набутим власним травматичним досвідом або навіяні соціумом; 5) інші страхи (страх аварійної ситуації через технічну несправність автомобіля; страх впливу обставин непереборної сили; боязнь неадекватної поведінки інших учасників дорожнього руху (особливо водіїв); страх комунікації з правоохоронними

органами на дорозі). Найбільш поширеними в опитаних є страхи групи 2 і 3. У жінок більш вираженими є 2 і 3 група, а в чоловіків – 1 і 3.

Більшість опитаних учнів автошкіл має середній рівень тривожності (опитані чоловіки мають низький рівень тривожності, а жінки – середній), середній рівень агресії (більшість чоловіків характеризуються низьким рівнем її прояву, а жінок – середнім), середній рівень ригідності (і в чоловіків, і в жінок), низький рівень фрустрації (і в чоловіків, і в жінок), високу самооцінку ймовірності успішного освоєння водійських навичок (і в чоловіків, і в жінок), низький рівень ситуативної тривожності (і в чоловіків, і в жінок), середній рівень стресостійкості (і в чоловіків, і в жінок), середній рівень схильності до ризику (і в чоловіків, і в жінок).

Зв'язки між віком опитаних учнів автошкіл і рівнями прояву їх тривожності, фрустрації та агресії відсутні. Між віком і рівнем ригідності є обернений і слабкий зв'язок. Можна припустити, що з віком індивіди набувають легкості й гнучкості у поведінкових реакціях і прийнятті рішень, а для молодших осіб більш характерні труднощі в спілкуванні, у вирішенні проблем через недостатню сформованість навичок *soft skills*. Зв'язок між віком і рівнем стресостійкості обернений і слабкий, що дозволяє говорити про певне зниження стресостійкості з віком. Зв'язки між віком респондентів та рівнем їхньої схильності до ризику становить слабкий і обернений: чим старший вік, тим менша схильність до ризику.

Дослідження копінг-стратегій учнів автошкіл засвідчує, що більшість із них орієнтується на вирішення задач у стресовій ситуації. І чоловіки, і жінки, в яких домінує проблемно-орієнтований копінг, мають рівнозначне її домінування серед інших копінг-стратегій. Домінування копінг-стратегії, орієнтованої на емоції, з опитаних властиве тільки жінкам, при чому різних вікових категорій. Орієнтованість на уникнення проблем більш притаманна особам вікової категорії 17–20 років.

Зв'язки між віком респондентів і проблемно-орієнтованим копінгом, між віком та емоційно-орієнтованим копінгом прямі й слабкі; між віком

респондентів і копінгом уникнення, між віком і шкалою відволікання – відсутні. Зважаючи на це, можна зробити припущення, що чим вищий вік респондента, тим більше він орієнтований на стратегію вирішення завдань або на емоції. Стратегії уникнення розв'язання проблем і відволікання на інші види діяльності, щоб забути про проблему, чи стратегія пошуку підтримки й вирішення проблем за допомогою сім'ї, друзів, колег, не пов'язані з віком.

У більшості учасників дослідження копінг-стратегій виявлено середній рівень тривожності (в чоловіків переважає низький рівень тривожності, у жінок – середній), однаково виражені низький і середній рівень фрустрації (низький рівень характерний, переважно, для чоловіків, середній – для жінок), середні рівні агресії (у чоловіків домінує низький рівень, а в жінок – середній) та ригідності (і в чоловіків, і в жінок). Прямий і найвищий зв'язок існує між рівнями прояву досліджуваних психічних станів із емоційно-орієнтованою стратегією.

Тривожність має вплив на емоційно-орієнтовану стратегію (тіснота зв'язку середня), стратегію уникнення розв'язання проблем (слабка тіснота зв'язку) та стратегію соціального відволікання (слабка тіснота зв'язку). Рівень тривожності не впливає на зорієнтованість опитаних на вирішення завдань чи на відволікання. Фрустрація має вплив на усі досліджувані копінг-стратегії (у всіх випадках цей зв'язок обернений і слабкий, за винятком зв'язку з емоційно-орієнтованою стратегією – тут зв'язок прямий і середній). Агресивність має вплив лише на емоційно-орієнтовану стратегію (тіснота зв'язку пряма й слабка). Ригідність так само має вплив лише на стратегію «спрямованість на емоції», але тіснота зв'язку рівня прояву цього психічного стану й вираженості зазначеної копінг-стратегії пряма і середня.

Для успішного навчання керуванню автомобілем і психічного благополуччя водіїв, особливо новачків, потрібен комплексний підхід: 1) систематичне навчання теорії й практики водіння авто; 2) декомпозиція – поділ загального складного завдання (навчитися керувати автомобілем) на складові (початок руху, гальмування й зупинка, рух під гірку, перемикання передач,

проїзд перехресть, розворот, спілкування на дорозі, проїзд пішохідних переходів тощо) з умінням фокусуватися на їх виконанні; 3) постійний розвиток когнітивних функцій мозку (читання, нейровправи, розв'язування головоломок); 4) фізична активність і контроль м'язових напружень; 5) раціональний режим і якість харчування та сну; 6) ідентифікація страхів, пов'язаних із керуванням авто; 7) психокорекція (робота над власною самооцінкою, пропрацювання проблемних ситуацій особистого досвіду, перегляд набутих стереотипів); 8) постійний контроль над відновленням особистих психологічних і фізичних ресурсів; 9) дотримання принципу «тут і тепер» (бути повністю залученим і присутнім у даному моменті); 10) застосування дихальних вправ; 11) програмування себе на успіх (афірмації, медитації, візуалізації); 12) застосування прийомів систематичної десенсибілізації, парадоксальної інтенції; 13) використання методу уявної репетиції (ідеомоторне тренування).

Специфічним внутрішньоособистісним мотиваційним стимулом успішної навчально-пізнавальної діяльності в автошколі є емоційна готовність до нового виду діяльності – кермування авто. Умовою психічного добробуту учнів автошкіл також є гарні взаємовідносини з викладачами, інструкторами, адміністрацією цих закладів, відсутність проблем у навчанні.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

5. Mark D. Kelland. Генрі Мюррей та персонологія. *Бібліотека LibreTexts*. URL: <https://ukrayinska.libretexts.org> (дата звернення: 26.10.2024).
6. Prasolenko O., Lobashov O., & Galkin A. The Human Factor in Road Traffic City. *International Journal of Automation, Control and Intelligent Systems*. 2015. 1(3). P. 77–84.
7. Taylor Joanne, Deane Frank P. & Podd John. The Relationship Between Driving Anxiety and Driving Skill: A Review of Human Factors and Anxiety-Performance Theories to Clarify Future Research Needs. *New Zealand Journal of Psychology*, 2008. Vol. 37, No 1. P. 28–37. URL: <https://ro.uow.edu.au/hbspapers/1698>
8. Абрамов В. В. Теоретико-методологічні підходи до дослідження копінг поведінки. *Актуальні проблеми соціології, психології, педагогіки*. 2013. Вип. 4. С. 108–114.
9. Александров Ю. В. Проблема копінг-стратегії в ситуації неуспіху. *Особистість, суспільство, закон: тези доп. учасників міжнар. наук.-практ. конф. (м. Харків, 25 квіт. 2019 р.)*. Харків, 2019. С. 11–15.
10. Артемов В. Ю., Сингаївська І. В. Особливості процесів прийняття рішень в умовах невизначеності. *Вчені записки Університету «КРОК»*. №1 (65), 2022. С. 149–163.
11. Атаманчук Н. М., Ткаченко А. В., Штепа О. Г. Психологія: Конспект лекцій для студентів інженерних спеціальностей Полтавського національного технічного університету імені Юрія Кондратюка. Полтава: ПолтНТУ, 2009. 108 с.
12. Бамбурак Н., Гуцман М. Роль адаптивної саморегуляції особистості у протидії стресу. *Психічне здоров'я особистості у кризовому суспільстві: збірник тез II Всеукраїнської науково-практичної конференції (20 жовтня*

- 2017 року) / упор. Н. М. Бамбурак. Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2017. С. 21–23.
13. Бикова С. В. Вплив схильності до ризику в осіб з різним типом емоційності. *Наука і освіта*. 2012. № 6. С. 41–45.
 14. Блінов О. А., Блінов Д. О. Особливості прояву страху відповідальності у сучасної молоді. *Соціальна політика: концепції, технології, перспективи: матеріали II Міжн. наук.-практ. конф., 18–19 квітня 2013 р.* Київ: Вид-во НПУ імені М.П. Драгоманова. 2013 С. 20–23.
 15. Бригадир М. Б. Особливості появи та відчуття емоції страху у сучасному суспільстві. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. 2018. Вип. 2. Т. 1. С. 20–24.
 16. Буняк Н. А. Загальна психологія: лекції (частина II). Тернопіль: вид-во ТНТУ ім. І. Пулюя, 2017. 104 с.
 17. Бушуєва Т. В. Вікові особливості копінг-поведінки дорослих. *Науковий часопис національного педагогічного університету імені М. П. Драгоманова*. Серія 12: Психологічні науки. 2016. Вип. 4. С. 162–170.
 18. Василець Н. Особливості суб'єктивного переживання психологічного віку особистістю. *Психічне здоров'я особистості у кризовому суспільстві: збірник тез II Всеукраїнської науково-практичної конференції (20 жовтня 2017 року) / упор. Н. М. Бамбурак*. Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2017. С. 66–69.
 19. Вдовіченко О. В. Прояв ризику на психоемоційному рівневі. *Наука і освіта*. 2009. № 9. С. 9–15.
 20. Вдовиченко А. В. Особливості копінг-поведінки особистості у життєвих та професійних ситуаціях. *Вісник Чернігівського національного педагогічного університету*. Серія: Психологічні науки. 2013. Вип. 114. С. 17–20.
 21. Вереша Р. В. Емоційний стан особи: кримінально-правовий та віктимологічний аспекти. *Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ*. 2018. № 4 (109). С. 77–86.

22. Ветушка Ю. Р. Емоційна характеристика трудової діяльності водія. *Сталий розвиток міст: матеріали XII Всеукраїнської студентської науково-технічної конференції (23–25 квітня 2019 р.)*. Харків: ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2019. 146–147.
23. Вишневський С. В. Механізми виникнення емоцій, їх види, прояви та стани. *Актуальні напрями психопрофілактичних заходів у закладах вищої освіти: матеріали I Всеукр. круглого столу (м. Дніпро, 18 травня 2018 р.)*. Дніпро: Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ. 2018. С. 19–24.
24. Вірна Ж. П. Позитивна особистість та логіка життєвих програм. *Вісник Чернігівського державного педагогічного університету*. Чернігів, 2009. Серія: Психологічні науки. С. 490–500.
25. Войтенко А. Декомпозиція 2.0: як розбити цілі на реальні показники. *Voice Marketing*. URL: <https://voicemarketing.com.ua/blog/dekompozicziya-2-0-yak-rozbiti-czili-na-realni-pokazniki/> (дата звернення: 03.11.2024 р.).
26. Войцеховська О., Закалик Г. Сучасні напрями психологічних досліджень копінг-стратегій особистості. *Педагогіка і психологія професійної освіти*. 2016. № 2. С. 95–104.
27. Вправа «Дзеркальне малювання». URL: <https://www.youtube.com/watch?v=exLEJ9s-t10> (дата звернення: 02.11.2024 р.).
28. Вправа «Метелик». Поради від психологині проєкту #HELPNOWDE. Fundacja HelpNowHUB. 11 липня 2022 р. URL: <https://helpnow.aph.org.ua/vprava-metelyk-porady-vid-psyhologyni-proyektu-helpnowde/> (дата звернення: 02.11.2024).
29. Вправи для розвитку міжкульової взаємодії. *Лицей № 38 м. Києва*. URL: <http://lyceum38.kiev.ua/parents/porady-logopeda/vpravu-dlya-rozvytku-mizhpivkulovoyi-vzaemodiyi/> (дата звернення: 02.11.2024 р.).
30. Гаврилькевич В., Фірстова О. Емоційні стани особистості: теоретичне дослідження феномену. *Психологічні травелоги: науковий журнал*. 2023. № 2. С. 41–50.

31. Гайдукевич В. А., Потійчук О. Б. Основи транспортної психології: навч. посіб. Рівне: НУВГП, 2012. 207 с.
32. Головний сервісний центр МВС. URL: <https://hsc.gov.ua/> (дата звернення: 26.07.2024 р.).
33. Гошовська Д. Т. Моральна самооцінка як базовий компонент самоусвідомлення у процесі ревіталізації особистості. *Психологія: реальність і перспективи*. 2013. Вип. 2. С. 54–57.
34. Гривнак І. Збереження та зміцнення психічного здоров'я людини. *Психічне здоров'я особистості у кризовому суспільстві: збірник тез II Всеукраїнської науково-практичної конференції (20 жовтня 2017 року) / упор. Н. М. Бамбурак*. Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2017. С. 104–107.
35. Гюлев Н. У. Особливості ергономіки та психофізіології в діяльності водія: навч. посібник. Харків: ХНАМГ, 2012. 185 с.
36. Гюлев Н. У., Доля В. К. Вплив дорожніх заторів на функціональний стан водіїв різних вікових категорій. *Сучасні технології в машинобудуванні та транспорті. Науковий журнал*. Луцьк: Луцький НТУ, 2016. № 3(7). С. 36–41.
37. Гюлев Н. У., Доля В. К., Жукова А. В., Бабаєв Г. До питання про залежність безпеки дорожнього руху від емоційної напруженості водія. *Наукові нотатки. Міжвузівський збірник*. Вип. 46. Луцьк: ЛНТУ, 2014. С. 121–125.
38. Гюлев Н. У., Зозулевський В. С., Клименко С. О. Вплив віку водія на динаміку змінювання його стану у дорожньому заторі. *Науково-технічний збірник «Комунальне господарство міст»*. 2016. Ви. 132. С. 104–109.
39. Демиденко Н. Емоційно-вольова сфера особистості у системі правовідносин: текст лекції навчальної дисципліни «Юридична психологія» ХНУВС, Сумська філія. Суми. 2023. 22 с. URL: <https://nm2.univd.edu.ua> (дата звернення: 20.07.2024 р.).

40. Дідух М. Особливості використання копінг-стратегій в умовах професійного середовища. *Перспективи та інновації науки*. 2023. 12 (30). С. 637–645.
41. Дослідження схильності до ризику. *Персонал: журнал інтелектуальної еліти*. URL: <http://personal.in.ua/article.php?ida=416> (дата звернення: 30.10.2024 р.).
42. Жінки та чоловіки за кермом: чи є різниця? Безпечне місто. <Http://safe-city.com.ua/zhinky-ta-choloviky-za-kermom-chy-ye-riznytsya/> (дата звернення: 30.10.2024 р.).
43. Заєць І. В., Шевенко А. М. Науково-практичне забезпечення профдіагностичної і профконсультативної діяльності: метод. реком. Київ, 2022. 124 с.
44. Закон України про дорожній рух. *Відомості Верховної Ради України*, 1993, № 31, ст. 338. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення: 25.07.2024 р.).
45. Зливков В. Л., Лукомська С. О., Федан О. В. Психодіагностика особистості у кризових життєвих ситуаціях. Київ: Педагогічна думка, 2016. 219 с.
46. Зуєва А. О. Копінг-стратегії як ресурсний чинник готовності людини до прийняття вікових змін. *Теоретичні і прикладні проблеми психології*. 2019. № 3(1). С. 224–235.
47. Іванашко О. Психологічні особливості внутрішньоособистісних конфліктів студентів у процесі первинної професіоналізації. *Проблеми гуманітарних наук*. Серія: Психологія. 2015. Вип. 35. С. 4–14.
48. Іванова О. С. Взаємозв'язок рівня стресу та самооцінки стресостійкості з копінг стратегіями поведінки. *Дніпропетровський науковий часопис публічного управління, психології, права*. 2022. № 2. С. 109–116.
49. Інструкція про порядок приймання іспитів для отримання права керування транспортними засобами та видачі посвідчень водія (із змінами, внесеними згідно з Наказами Міністерства внутрішніх справ) від 22 січня 2010 р.

- за № 74/17369. *Верховна рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0074-10#Text> (дата звернення: 30.07.2024 р.).
50. Карамушка Л. М. Копінг-стратегії: сутність, підходи до класифікації, значення для психологічного здоров'я особистості та організації. *Актуальні проблеми психології*. 2020. № 55. С. 23–30.
51. Карамушка Л. М., Креденцер О. В., Терещенко К. В., Лагодзінська В. І., Івкін В. М., Ковальчук О. С. *Методики дослідження психічного здоров'я та благополуччя персоналу організацій: психологічний практикум*. Київ: Інститут психології імені Г. С. Костюка НАПН України. 2023. 76 с.
52. Ковпак Л. В. Самооцінка. Рекомендації психолога щодо підвищення самооцінки та впевненості в собі. *Психологічна служба ХНУ*. URL: <https://ps-sluzhba.khmnu.edu.ua/samooczinka-rekomendacziyi-psyhologa-shhodo-pidvyshhennya-samooczinky-ta-vpevnenosti-v-sobi/> (дата звернення: 04.11.2024 р.).
53. Козирев М. Емоційна стійкість як складова психічного здоров'я особистості. *Психічне здоров'я особистості у кризовому суспільстві: збірник тез II Всеукраїнської науково-практичної конференції (20 жовтня 2017 року)* / упор. Н. М. Бамбурак. Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2017. С. 191–196.
54. Козлов М. Позитивне мислення. *Психологіс – енциклопедія практичної психології*. URL: https://web.archive.org/web/20181023102115/http://psychologis.com.ua/pozitivnoe_myshlenie-1.htm (дата звернення: 02.11.2024).
55. «Кольорове» дихання проти тривоги. *Інклюзивно-ресурсний центр №1 Голосіївського району м. Києва*. URL: <https://golosiiv.irc.org.ua/news/10-15-59-16-09-2024/> (дата звернення: 02.11.2024).
56. Конспект лекцій з дисципліни «Методи багатомірної статистики в психології» / Розробник: старший викладач кафедри економічної та інформаційної безпеки Тютченко С. М. Дніпро, 2020. 44 с.

57. Копець Л. В., Гордієнко А. В. Емоції та почуття в діяльності людини: тема лекції. URL: <https://ekmair.ukma.edu.ua/server/api/core/bitstreams/91551dfe-ec5d-4fb8-b281-2ad70e7683c9/content> (дата звернення: 26.10. 2024).
58. Кордунова Н. О., Бочкай А. Психологічні характеристики копінг-стратегій у юнацькому віці. *Психогенеза особистості: норма і девіація*: зб. наук. статей і тез. Луцьк: ФОП Мажула Ю. М., 2023. С. 128–135.
59. Кордунова Н., Мудрак І., Дмитріюк Н. Особливості життєстійкості та адаптивності студентів у кризових ситуаціях. *Психологічні перспективи*. Луцьк, 2021. С. 96–109.
60. Коструба Н., Фіщук О. Психічне здоров'я в умовах кризи: монографія. Луцьк: Вежа-Друк, 2023. 180 с.
61. Котигорошко В. Що таке пам'ять: Як ми запам'ятовуємо і чому забуваємо. *Gas for Mind*. URL: <https://www.gasformind.com/shcho-take-pamyat/> (дата звернення: 26.10. 2024 р.).
62. Крутенко Ю. М. Сучасні підходи до психологічної підготовки водіїв. *Наука і Освіта*. 2010. Вип. 8. С. 23–28.
63. Кудінова М. С. Порівняльний аналіз понять «стресостійкість» та «емоційна стійкість». *Теорія і практика сучасної психології*. 2016. № 1. С. 22–28.
64. Кузнєцов М. А., Шаповалова В. С. Студентські страхи: види, структура, динаміка та шляхи корекції. Харків: Вид-во «Діса плюс», 2016. 342 с.
65. Лемак М. В., Петрище В. Ю. Психологу для роботи: діагностичні методики. Вид. 2-е, випр. Ужгород: Вид-во Олександри Гаркуші, 2012. 616 с.
66. Лобашов О. О., Прасоленко О. В., Бурко Д. Л. Закономірності зміни часу реакції водія у темну пору доби. *Наукові нотатки*. 2019. Вип. 65. С. 142–147.
67. Лопаткіна В., Вишневська Н. Особливості підготовки водія автомобіля з урахуванням його психофізіологічних якостей. *Collection of scientific papers «SCIENTIA»*, August 19, 2022, Tel Aviv, State of Israel. Tel Aviv, 2022. С. 217–220.

68. Макаренко С. С., Сидор Я. А. Сучасний підхід вивчення копінг-стратегій поведінки особистості в екстремальних умовах. 2019. URL: http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/49324/2/2019_Makarenko_S_S_Suchasnyi_pidkhid_vyvchennia_106-108.pdf (дата звернення: 30.11.2023 р.).
69. Максименко С. Д. Психологія учіння людини: генетико-моделюючий підхід: монографія. Київ, 2013. 592 с.
70. Максименко С. Д., Максименко К. С., Папуча М. В. Психологія особистості. Київ, 2007. 296 с.
71. Марценюк М. До питання помилкових уявлень та міфів про стрес. *Психічне здоров'я особистості у кризовому суспільстві: збірник тез II Всеукраїнської науково-практичної конференції (20 жовтня 2017 року) / упор. Н. М. Бамбурак. Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2017. С. 246–250.*
72. Мельничук, І. Я., Горська Г. О. Особливості використання копінг-стратегій за різних рівнів стресу в юнацькому віці. *Наукові записки. Серія: Психологія. Кропивницький, 2023. Вип. 1. С. 52–57.*
73. Методичні рекомендації до практичних робіт з дисципліни «Безпека життєдіяльності та цивільний захист» для студ. заочного відділення всіх спеціальностей / Південноукраїнський національний педагогічний університет імені К. Д. Ушинського; уклад. Т. А. Петухова. Одеса: ПНПУ імені К. Д. Ушинського, 2011. 52 с.
74. Мислення. *Психологічна енциклопедія. Український психологічний хаб.* URL: <https://www.psykholoh.com/post> (дата звернення: 26.10. 2024).
75. Михайлишин У. Б. Емоційний стан як системоутворюючий чинник поведінки неповнолітнього делінквента. *Теоретичні і прикладні проблеми психології*, 2014. № 1(33). С. 247–254.
76. Михайлюк І., Захаренко Л. Розпізнавання та розуміння базових емоцій як складові емоційної обізнаності курсантів. *Юридична психологія*. 2023. № 2 (33). С. 103–112.

77. Мотрук Т. О. Емоційні стани особистості як психологічний феномен. *Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна*. Серія: Психологія. 2011. С. 202–205.
78. Мудрак І., Кравчук І. Гендерні особливості прояву тривожності у студентів. *Психогенеза особистості: норма і девіація*: зб. наук. статей і тез; [гол. ред. Я. Гошовський]. Луцьк: ПП Іванюк В.П., 2021. С. 147-152.
79. Мужанова Н. Схильність до ризику як особистісна особливість військовослужбовців (релігійний аспект). *Науковий часопис УДУ імені Михайла Драгоманова*. Серія 12. Психологічні науки. 2024. Вип. 23(68). С. 90–100.
80. Мушкевич М. І., Чагарна С. Є. Основи психотерапії: навч. посіб / за ред. М. І. Мушкевич. Вид. 3-тє. Луцьк: Вежа-Друк, 2017. 420 с.
81. Настрій. *Простір психологів*. URL: <https://psychology.space/psypedia-post/nastrij/> (дата звернення: 27.10. 2024).
82. Наугольник Л. Б. Психологія стресу: підручник. Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2015. 324 с.
83. Нейролінгвістичні методи програмування. *Brave Dreams Group*. URL: <https://bdgpeople.com/blog/nejrolingvistichni-metodi-programuvannya/> (дата звернення: 04.11.2024 р.).
84. Оніщенко Н. В., Платонов В. М. Особливості схильності до ризику у майбутніх фахівців ДСНС України. *Вісник Національного університету оборони України*. 2021. 4 (62). С. 106–113.
85. Осика О. В., Осика К. С. Теорія і практика психокорекційної роботи. Навчальний посібник. Слов'янськ. 2016. 111 с.
86. Осташевський С. А., Старий А. М. Надійність водія та основні фактори, що її визначають. *Збірник наукових праць Національної академії Державної прикордонної служби України*. 2013. № 1. С. 278–284.
87. Оцінка рівня ситуативної (реактивної) тривожності (тест Спілбергера-Ханіна). Тест Спілбергера-Ханіна. URL: <https://lnu.edu.ua/life-safety/wp->

- content/uploads/2019/09/OZDSH_PR-4-2019.pdf (дата звернення: 28.10.2024).
88. Павловська Т. С., Коць М. О. Зв'язок рівня тривожності із копінг-стратегіями учнів автошкіл. *Перспективи та інновації науки*. Серія «Психологія». Київ, 2024. № 4(38). С. 992–2002. [https://doi.org/10.52058/2786-4952-2024-4\(38\)-992-1003](https://doi.org/10.52058/2786-4952-2024-4(38)-992-1003)
89. Павловська Т. С., Коць М. О. Конфліктні емоційні стани учнів автошкіл. *Психогенеза особистості: норма і девіація*: збірник наукових статей і тез. Луцьк: ФОП Мажула Ю. М., 2024. С. 190–198.
90. Павловська Т. С., Коць М. О. Феномен страху в освоєнні водійських навичок. *Міжгалузеві диспути: динаміка та розвиток сучасних наукових досліджень*: зб. наук. праць з матеріалами V Міжнар. наук. конф. (м. Тернопіль, 22 березня, 2024 р.). / Міжнародний центр наукових досліджень. Вінниця: ТОВ «УКРЛОГОС Груп, 2024. С. 144–147.
91. Павловська Т., Коць М., Матяшук Ю. Автошколи Волинської області: історико-географічний, психологічний та соціологічний аспекти функціонування. *Розвиток сучасної освіти і науки: результати, проблеми, перспективи: колективна монографія*. Том 12: Виклики та можливості науки та освіти у контексті сучасних трендів [колективна монографія] / [Наукова редакція: Я. Гжесяк, І. Зимомря, В. Ільницький]. Конін – Ужгород – Перемишль – Миколаїв: Посвіт, 2024. С. 168–179.
92. Панов М. Особливості розмежування понять «психологічне» та «психічне здоров'я». *Психічне здоров'я особистості у кризовому суспільстві*: збірник тез II Всеукраїнської науково-практичної конференції (20 жовтня 2017 року) / упор. Н. М. Бамбурак. Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2017. С. 304
93. Педченко Г. П. Статистика: Навчальний посібник. Мелітополь: Колор Принт, 2018. 266 с.

94. Пілецький В. Копінг-стратегії поведінки особистості в стресових ситуаціях. *Збірник наукових праць: філософія, соціологія, психологія*. 2014. Вип. 19(1). С. 185–194.
95. Постанова «Про затвердження Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами» від 8 травня 1993 р. за № 340. *Верховна рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/340-93-%D0%BF#Text> (дата звернення: 24.07.2024 р.).
96. Поцулко О. А. Копінг-стратегії як метод подолання комунікативних девіацій особистості. *Теоретичні і прикладні проблеми психології*. 2016. № 1. С. 180–191.
97. Прасоленко О. В. Емоційне напруження в психологічній діяльності водія. *Цивільна безпека як чинник розвитку виробничої та невиробничої сфер суспільства: матеріали Всеукраїнської науковопрактичної конференції* (м. Луцьк, 20–21 квітня 2018 р.). Луцьк: РВВ Луцького НТУ, 2018. С. 37–38.
98. Предко В. В. Психологічні особливості прояву копінг-стратегій учасників освітнього процесу з різним рівнем життєстійкості. *Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського. Серія: Психологія*. Київ, 2022. Т. 33, № 2. С. 64–72.
99. Прищак М. Д., Лесько О. Й. Психологія управління в організації: навчальний посібник. Вид. 2-ге, перероб. і доп. Вінниця, 2016. 150 с.
100. Прищак М. Д., Мацко М. А. Психологія. Ч. 1. Навч. посіб. для студ. заочної форми навч. Вінниця: ВНТУ, 2013. 98 с.
101. Пронський Е., Клочко А. Емоційний стан та емоції: місце серед ознак елементів складу злочину, роль та юридичне значення в кримінальному праві. *Правові засади функціонування публічної влади щодо забезпечення інтелектуального розвитку та безпеки суспільства: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф.* (м. Суми, 19–20 травня 2016 р.). Суми: СумДУ, 2016. С. 325–328.

102. Психічне здоров'я працівників державних установ: монографія / Д. П. Власюк, Л. В. Засєкіна, О. В. Кихтюк та ін. / за заг. ред. Л. В. Засєкіної, А. В. Кульчицької. Луцьк: Вежа-Друк, 2018. 148 с.
103. Психодіагностичний інструментарій для фахівців психологічної служби, який рекомендований українським НМЦ практичної психології та соціальної роботи. Конотопський індустріально-педагогічний фаховий коледж СумДУ. URL: <https://kipt.sumdu.edu.ua/uk/studentam/sotsialno-psykholohichna-sluzhba/item/2879-psykhodiahnostychnyy-instrumentariy-dlya-fakhivtsiv-psykholohichnoyi-sluzhby-yakuu-rekomendovanyu-ukrayinskym-nmts-praktychnoyi-psykholohiyi-ta-sotsialnoyi-roboty> (дата звернення: 26.10. 2024).
104. Психологічна підготовка водіїв внутрішніх військ МВС України до керування транспортним засобом в екстремальних умовах діяльності: навч. посіб. / Я. В. Мацєгора, І. І. Приходько, С. Т. Полторак, та ін. Харків: Акад. ВВ МВС України, 2013. 127 с.
105. Психологія професійної безпеки: технології конструктивного самозбереження особистості: кол. моногр. / О. Лазорко, Ж. Вірна, Л. Акімова [та ін.]; за заг. ред. Ж. Вірної. Луцьк: Вежа-Друк, 2015. 588 с.
106. Регіональний сервісний центр ГСЦ МВС у Рівненській, Волинській та Житомирській областях (філія ГСЦ МВС). URL: <https://vol.hsc.gov.ua/pro-gsc/> (дата звернення: 10.11.2024 р.).
107. Решетило Л., Донцова І. Харчування як фактор зміцнення психічного здоров'я особистості. *Психічне здоров'я особистості у кризовому суспільстві*: збірник тез II Всеукраїнської науково-практичної конференції (20 жовтня 2017 року) / упор. Н. М. Бамбурак. Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2017. С. 330–333.
108. Савченко О. С. Вплив психофізіологічних якостей майбутніх водіїв на безпеку дорожнього руху. *Педагогіка та психологія*. 2015. Вип. 51. С. 219–227.

109. Свеженцева І. До сьомого поту: як фізичні вправи допомагають боротися зі стресом під час війни. URL: <https://kunsht.com.ua/articles/do-somogo-potu-yak-fizichni-vpravi-dopomagayut-borotisyaz-stresom-pid-chas-vijni> (дата звернення: 02.11.2024 р.).
110. Сиротюк П. Як підняти самооцінку: психологічні трюки та наукові підходи. *Психолог онлайн*. URL: <https://psihologonline.pro/yak-pidnyaty-samoootsinku-psykholohichni-tryuky/> (дата звернення: 04.11.2024 р.).
111. Скиталінська Оксана. Перекуси не для тих, хто худне. *Українська правда*. Розділ: Життя. 13 серпня 2016 р. URL: <https://life.pravda.com.ua/health/2016/08/13/216557/> (дата звернення: 01.11.2024 р.).
112. Скільки води треба пити дорослим і дітям. Міністерство охорони здоров'я України. URL: <https://moz.gov.ua/uk/skilki-vodi-treba-piti-doroslim-i-ditjam> (дата звернення: 02.11.2024 р.).
113. Склярів М. В., Святець О. І. Визначення психофізіологічних якостей водія, необхідних для успішного керування автомобільною технікою. *Збірник наукових праць Національної академії Національної гвардії України*. Харків, 2018. Вип. 1. С. 85–88.
114. Столяренко О. Б. Психологія особистості. Навч. посіб. Київ: Центр учбової літератури, 2012. 280 с.
115. Субашкевич І. Р., Бордіян Я. І. Копінг-стратегії подолання стресу серед учнівської молоді. *Дніпровський науковий часопис публічного управління, психології, права*. 2023. № 1. С. 91–97.
116. Супрун О. М., Савченко І. Є. Вплив психофізіологічних якостей водія на безпеку дорожнього руху. *Наукові дослідження молоді у вирішенні актуальних проблем аграрного сектора України*: матеріали Міжнародної студентської науково-практичної конференції. С. 414–417.
117. Сучасні методи і засоби для визначення і діагностування емоційного стресу: монографія / за заг. ред. О. П. Мінцера. Вінниця: ВНТУ, 2010. 228 с.

118. Таблиці Шульте: ефективні вправи на розвиток пам'яті та уваги. *Освіта нова*. URL: <https://osvitanova.com.ua/posts/3719-tablytsi-shulte-efektyvni-vpravu-na-rozvytok-pamiati-ta-uvaHy> (дата звернення: 02.11.2024 р.).
119. Титаренко Т. М. Посттравматичне життєтворення: способи досягнення психологічного благополуччя: монографія / Національна академія педагогічних наук України, Інститут соціальної та політичної психології. Кропивницький: Імекс-ЛТД, 2020. 160 с.
120. Ткач Б. М. Застосування медитативних практик для корекції девіантної поведінки. *Актуальні проблеми психології*. 2016. № 14 (11). С. 193–204.
121. Ткачук Т., Мягких А. Гендерні особливості копінг-поведінки чоловіків та жінок. *Гуманітарій*. 2019. 42 (1). С. 181–188.
122. Толмачов І. Підходи до визначення емоційного напруження водіїв. *Проблеми з транспортними потоками і напрямки їх розв'язання: тези доповідей* (м. Львів, 28–30 березня 2019 р.). Львів: Національний університет «Львівська політехніка». С. 116–117.
123. Фобії, що виникають внаслідок стресу. *Київський центр КПТ*. URL: <https://ucsbt.com.ua/blog/fobiyi-shho-vynykayut-vnaslidok-stresu/> (дата звернення: 04.11.2024 р.).
124. Фучеджі В. Д., Плетенець О. М. Стрес як психологічний аспект, що впливає на водіїв транспортних засобів. *Теорія і практика сучасної психології*. 2018. № 5. С. 41–45.
125. Хараджи М. В., Стельмах О. В. Гендерні особливості копінг поведінки. *Перспективи та інновації науки*. 2023. № 16(34). С. 597–606.
126. Характер. *Фармацевтична енциклопедія*. URL: <https://www.pharmencyclopedia.com.ua/article/171/xarakter> (дата звернення: 26.10.2024).
127. Хворост М. В., Прасоленко О. В. Вплив факторів дорожнього руху на емоційний стан водія. *Комунальне господарство міст*. 2017. Вип. 137. С. 49–54.

128. Чернишов В. О. Психологічний супровід вивчення правил дорожнього руху курсантами з урахуванням індивідуальних особливостей. *Габітус*. 2020. № 20. С. 171–175.
129. Шайхлісламов З. Р, Горбенко В. Ю. Теоретичні підходи визначення копінг-стратегії поведінки особистості. *Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського*. Серія: Психологія. 2023. Том 34 (73), № 1. С. 64–69.
130. Шебанова В. І., Діденко Г. О. Копінг-поведінка у сучасних психологічних дослідженнях. *Проблеми сучасної психології: зб. наук. праць*. 2017. Вип. 39. С. 368–379.
131. Щетінін В. О. Феномен страху: аналіз науково-психологічних підходів. *Проблеми становлення і розвитку особистості в сучасному середовищі: зб. матеріалів Всеукраїнської науково-практичної конференції (20 березня 2014 р.)*. Кривий Ріг: КФ ЗНУ, 2014. С. 241–244.
132. Юрценюк О. С. Позитивне мислення, поради психолога. *Буковинський державний медичний університет*. 09 вересня 2024 р. URL: <https://www.bsmu.edu.ua/blog/pozytyvne-myslennya-porady-psyhologa/> (дата звернення: 02.11.2024).
133. Юрчук Д. О., Миропольцева Н. І Емоційний стан особистості під час активних воєнних дій. *Габітус*. 2023. № 54. С. 189–193.
134. Ющенко І. М. Зміни у ієрархічній структурі актуальних страхів молоді у контексті викликів сучасного світу. *Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського*. Серія: Психологія. 2021. Том 32 (71). № 6. С. 14–18.
135. Як протистояти стресу: 5 дихальних вправ. *Українська правда*. 11 жовтня 2024 р. URL: <https://life.pravda.com.ua/columns/dihalni-vpravi-dlya-znyattya-stresu-poradi-ta-instrukciji-304239/> (дата звернення: 07.11.2024).

ДОДАТКИ

Додаток А

Визначення поняття «емоційний стан» за різними авторами

Визначення поняття	Автори
«Цілісна характеристика емоційної діяльності за певний період часу, яка показує своєрідність перебігу психічних процесів у залежності від предметів і явищ дійсності, що відображаються, попереднього стану й психічних властивостей особистості».	В. Гаврилькевич, О. Фірстова
«Внутрішня емоційна ситуація, зумовлена певними обставинами, умовами».	В. Гаврилькевич, О. Фірстова
«Сукупність емоційних ознак, рис, що характеризують особистість у даний момент відповідно до певних вимог щодо якості, ступеня готовності й т. ін.».	В. Гаврилькевич, О. Фірстова
«Емоційне самопочуття або настрої особистості».	В. Гаврилькевич, О. Фірстова
«Тривале переживання, ефект від сильної емоційної реакції».	С. Вишневський
«Певний континуум, який детермінується окремими соціальними чинниками і полягає у поєднанні емоцій і мотивації поведінки».	Е. Пронський
«Виражає стан суб'єкта та його ставлення до об'єкта».	С. Рубінштейн
«Стан нервово-психічного тону з відповідним ставленням людини до оточення та самої себе. Характеристикою емоційного стану є психічне напруження, яке оцінюють і кількісно, і якісно».	В. Гайдукевич, О. Потійчук.

Додаток Б

Визначення поняття «страх» у різних публікаціях [11, с. 21; 60, с. 19–24; 113, с. 16; 127, с. 241; 129 с. 190]

Тривога, конкретизована на певному стресорі з подальшим наростанням інтенсивності тривожних розладів і виникненням тривожно-боязливого збудження, викликаного тривоگو.	С. Злепко, О. Мінцер, В. Сергєєва, О. Азархов, С. Костішин
Уникнення свідомо розпізнавальної, зазвичай зовнішньої, реальної небезпеки.	Психологічна енциклопедія
Психічний стан людини, який пов'язаний із болісними переживаннями та викликає дії, спрямовані на самозбереження.	Словник-довідник з психоаналізу В. Лейбіна
Неприємне відчуття, яке з'являється з уявлення про майбутні неприємності.	Аристотель
Очікування небезпеки, біди. Страх супроводжує сором.	Платон
Позитивна емоція, завдяки якій людина набуває самості, пізнає себе й оточення, прагне до збереження власної ідентичності.	Г. Гегель, С. К'єркегор, К. Ясперс
Найтоксичніша емоція, яка може позбавити людину життя.	С. Томкінс
Сильна емоція, яка переживається як відчуття втрати контролю над тим, що відбувається, загрози своєму життю, як відчуття незахищеності та безпорадності.	К. Ізард
Стан афекту та об'єднання певних відчуттів ряду задоволення-незадоволення.	З. Фрейд
Реакція пристосування до небезпечної ситуації.	Ч. Дарвін
Ранній генетичний інстинкт людини, який є базовою емоцією та супроводжується паралізуванням рухів та судомою; явище, споріднене з печаллю.	Джеймс-Ланге, У. Мак-Дауголл
Фундаментальна емоція, яка виникає у відповідь на дію загрозливого стимулу.	О. Захаров
Психічний стан, пов'язаний з вираженим проявом астеничних почуттів (тривоги, занепокоєння та ін.) в ситуаціях загрози біологічному або соціальному існуванню індивіда і спрямований на джерело дійсної чи уявної небезпеки.	Словник-довідник практичного психолога
Реакція на конкретну зовнішню загрозу.	З. Фрейд, С. К'єркегор

Додаток В

Опитувальник « Самооцінка психічних станів (за Г. Айзенком)»

[39, с. 32–35; 47, с. 13–15]

№ з/п	Психічні стани	Підходить	Не дуже підходить	Не підходить
		2	1	0
1	Не відчуваю у собі впевненості			
2	Часто червонію без причини			
3	Мій сон мене непокоїть			
4	Легко починаю нудьгувати			
5	Непокоюся через неприємності, які є тільки в уяві			
6	Мене лякають труднощі			
7	Люблю аналізувати свої недоліки			
8	Мене легко переконати			
9	Я підозріливий			
10	Важко перенешу час очікування			
11	Нерідко мені здаються безвихідними ситуації, із яких можна знайти вихід			
12	Неприємності мене сильно засмучують, я падаю духом			
13	У неприємних ситуаціях я схильний без поважних причин звинувачувати себе			
14	Нещастя та невдачі нічому мене не вчать			
15	Я часто відмовляюся від боротьби, вважаю її даремною			
16	Я часто почуваю себе беззахисним			
17	Іноді у мене буває стан відчаю			
18	Відчуваю розгубленість перед труднощами			
19	У важкі хвилини життя іноді поведжуся як дитина, хочу, щоб мене пожаліли			
20	Вважаю недоліки свого характеру невинними			
21	Залишаю за собою право вирішального голосу			
22	Часто при розмові перебиваю співрозмовника			
23	Мене легко розсердити			
24	Люблю робити зауваження іншим			
25	Хочу бути авторитетом для оточуючих			
26	Не задовольняюсь малим, хочу більшого			
27	Коли розгніваюсь, погано себе стримую			
28	Більше люблю керувати, ніж підкорятися			
29	У мене різка, грубувата жестикуляція			
30	Я злопам'ятний			
31	Мені важко змінювати звички			
32	Нелегко переключати увагу			
33	З обережністю ставлюся до всього нового			
34	Мене важко переконати			
35	Нерідко у мене з голови не виходять думки, яких потрібно позбутися			
36	Нелегко зближуюся з людьми			
37	Мене розчаровує навіть незначні зміни плану			
38	Я проявляю впертість			
39	Неохоче йду на ризик			
40	Різко реаую на відхилення від прийнятого мною режиму			

Додаток Д

Опитувальний бланк ситуативної тривожності (Спілбергера-Ханіна) [83]

№ з/п	Ситуація	Ні, це не так	Напевно, так	Вірно	Дійсно вірно
1	Я спокійний	1	2	3	4
2	Мені нічого не загрожує	1	2	3	4
3	Я почуваю себе напружено	1	2	3	4
4	Я відчуваю жаль	1	2	3	4
5	Я почуваю себе вільно	1	2	3	4
6	Я розчарований	1	2	3	4
7	Мене хвилюють можливі невдачі	1	2	3	4
8	Я відчуваю себе відпочилим	1	2	3	4
9	Я стурбований	1	2	3	4
10	Я маю відчуття внутрішнього задоволення	1	2	3	4
11	Я впевнений у собі	1	2	3	4
12	Я нервую	1	2	3	4
13	Я не знаходжу собі місця	1	2	3	4
14	Я напружений	1	2	3	4
15	Я не відчуваю скованості	1	2	3	4
16	Я задоволений	1	2	3	4
17	Я заклопотаний	1	2	3	4
18	Я надто збуджений і мені не по собі	1	2	3	4
19	Мені радісно	1	2	3	4
20	Мені приємно	1	2	3	4

Додаток Е

Опитувальник до тесту «Стійкість до стресу» [47, с. 15–16]

№ з/п	Запитання	Рідко	Іноді	Часто
1.	Я думаю, що мене недооцінюють у колективі	1	2	3
2.	Я намагаюся працювати, навіть якщо буваю не цілком здоровим	1	2	3
3.	Я постійно переживаю за якість своєї роботи	1	2	3
4.	Я буваю налаштованим агресивно	1	2	3
5.	Я не терплю критики на свою адресу	1	2	3
6.	Я буваю роздратованим	1	2	3
7.	Я стараюся стати лідером там, де це можливо	1	2	3
8.	Мене вважають людиною наполегливою і напористою	1	2	3
9.	Я страждаю на безсоння	1	2	3
10.	Своїм недругам я можу дати відсіч	1	2	3
11.	Я емоційно і хворобливо переживаю неприємності	1	2	3
12.	У мене бракує часу для відпочинку	1	2	3
13.	У мене виникають конфліктні ситуації	1	2	3
14.	Мені бракує влади, щоб реалізувати себе	1	2	3
15.	Мені бракує часу, щоб зайнятися улюбленою справою	1	2	3
16.	Я все роблю швидко	1	2	3
17.	Я відчуваю страх, що втрачу роботу (не вступлю до інституту)	1	2	3
18.	Я дію гарячково, а потім переживаю за свої справи та вчинки	1	2	3

Додаток Ж
Опитувальник дослідження копінг-поведінки в стресових ситуаціях
(The Coping Inventory for Stressful Situations (CISS))

(Н. Ендлер, Дж. Паркер) [47, с. 41–43]

1. Намагаюся ретельно розподілити свій час.	1 2 3 4 5
2. Концентрую увагу на проблемі і думаю, як її можна вирішити.	1 2 3 4 5
3. Думаю про щось гарне, приємне, що було в моєму житті.	1 2 3 4 5
4. Намагаюся бути на людях.	1 2 3 4 5
5. Звинувачую себе в нерішучості.	1 2 3 4 5
6. Роблю те, що вважаю найбільш підходящим у даній ситуації.	1 2 3 4 5
7. Заглиблююся у свій біль та страждання.	1 2 3 4 5
8. Звинувачую себе в тому, що опинився в такій ситуації.	1 2 3 4 5
9. Ходжу по магазинах, нічого не купуючи.	1 2 3 4 5
10. Думаю про те, що для мене головне.	1 2 3 4 5
11. Намагаюся більше спати.	1 2 3 4 5
12. Дозволю собі покуштувати улюблену їжу.	1 2 3 4 5
13. Переживаю, що не можу справитися із ситуацією.	1 2 3 4 5
14. Відчуваю нервові напруження.	1 2 3 4 5
15. Згадую, як я вирішував аналогічні проблеми раніше.	1 2 3 4 5
16. Говорю собі, що це відбувається не зі мною.	1 2 3 4 5
17. Звинувачую себе в занадто емоційному ставленні до ситуації	1 2 3 4 5
18. Іду куди-небудь перекусити чи пообідати.	1 2 3 4 5
19. Відчуваю емоційний шок.	1 2 3 4 5
20. Купую собі якусь річ.	1 2 3 4 5
21. Визначаю план дій і дотримуюся його.	1 2 3 4 5
22. Звинувачую себе в тому, що не знаю, що робити.	1 2 3 4 5
23. Іду на вечірку.	1 2 3 4 5
24. Намагаюся осмислити ситуацію.	1 2 3 4 5
25. Застигаю, «заморожуюсь» і не знаю, що робити.	1 2 3 4 5
26. Терміново вживаю заходів, щоб виправити ситуацію.	1 2 3 4 5
27. Аналізую те, що сталося, чи своє ставлення до нього.	1 2 3 4 5
28. Шкодную, що не можу змінити того, що сталося, чи свого ставлення до нього.	1 2 3 4 5
29. Іду в гості до друга.	1 2 3 4 5
30. Непокоюся, що я тепер робитиму.	1 2 3 4 5
31. Проводжу час із дорогою, приємною для мене людиною.	1 2 3 4 5
32. Іду на прогулянку.	1 2 3 4 5
33. Говорю собі, що цього ніколи не станеться знову.	1 2 3 4 5
34. Концентрую увагу на своїх загальних вадах.	1 2 3 4 5
35. Розмовляю з людиною, чію пораду я особливо ціную.	1 2 3 4 5
36. Аналізую проблему, перш ніж реагувати на неї.	1 2 3 4 5
37. Телефоную друзіві.	1 2 3 4 5
38. Відчуваю роздратування.	1 2 3 4 5
39. Вирішую, що тепер слід насамперед робити.	1 2 3 4 5
40. Дивлюся кінофільм.	1 2 3 4 5
41. Контролюю ситуацію.	1 2 3 4 5
42. Докладаю додаткових зусиль, щоб усе вирішити.	1 2 3 4 5
43. Розробляю декілька різних варіантів вирішення проблеми.	1 2 3 4 5
44. Беру відпустку чи вихідні, віддаляюся від ситуації.	1 2 3 4 5
45. Виплескую переживання на інших.	1 2 3 4 5
46. Використовую ситуацію, аби довести, що я все ж таки можу вирішити цю проблему.	1 2 3 4 5
47. Намагаюся зібратися, щоб вийти переможцем із ситуації.	1 2 3 4 5
48. Дивлюся телевізор.	1 2 3 4 5

Додаток 3

Опитувальник «Дослідження схильності до ризику» [37]

1. Я часто спочатку говорю, а потім обмірковую сказане.
2. Мені подобається швидка їзда.
3. Я часто змінюю свої інтереси та захоплення.
4. Кращий спосіб знайти справжніх друзів - казати людям те, що про них думаєш.
5. Здебільшого запитання на екзамені може бути сформульовано так, що виявиться не пов'язаним з програмою, і вся підготовка стає марною.
6. Життя без небезпек мені не здається надто нудним.
7. Якщо бажаєш зайняти високу посаду, дотримуйся прислів'я: "Хто не поспішає, той скрізь устигає".
8. Азартні ігри заважають розвитку в людини почуття відповідальності за те, щоб приймати продумані рішення.
9. Я швидше відчуваю нудьгу від якого-небудь заняття, ніж більшість людей, які займаються тим самим.
10. Я краще пройду дві-три зупинки пішки, коли поспішаю, ніж буду чекати на автобус, хоча, очевидно, він мене наздожене.
11. Мені цікаво зробити так, щоб зачепити кого-небудь.
12. Тільки несподівані обставини і небезпека дозволяють мені мобілізувати свої сили.
13. Я не маю задоволення від почуття ризику.
14. Тільки по-справжньому сміливі дії дозволяють людині стати видатною і здобути визнання.
15. Мені неприємні ті люди, які через власні примхи перетворюють серйозні справи на легковажні ігри.
16. Коли я виробляю конкретний план дій, то майже завжди впевнений, що мені пощастить його здійснити.
17. Коли на небі сяє сонце, я ніколи не беру на прогулянку парасольку, навіть якщо прогноз обіцяє дощ.
18. Я часто намагаюся відчувати збудження.
19. Мені неприємно, коли нав'язують парі, навіть якщо я повністю впевнений у своїй думці з даного питання.
20. У деяких випадках я не зупинюся перед тим, щоб обманути, якщо мені треба справити гарне враження.
21. По-справжньому розумна людина уникає швидких рішень - вона вміє дочекатися таких моментів, коли діяти можна напевно.
22. Я не вважаю, що трюки, які виконують циркові акробати без страхувального паска, виглядають більш вражаюче.
23. Я надаю перевагу небезпечній роботі, якщо вона приносить переміни в житті і можливість мандрувати.
24. Я завжди сплячу перевозення багажу в транспорті, навіть якщо не побоююся перевірки.
25. Я вважаю, що треба вірити у свій шанс, навіть коли перевага не на моєму боці.
26. У творчій справі головне - це зухвалий задум, навіть якщо внаслідок цього нас очікує невдача через безглузду випадковість.
27. Я не пожалкую грошей заради того, щоб у потрібний момент показати свою заможність і мати вигляд привабливої людини.
28. Якщо під час зустрічі мій знайомий на мене не звертає уваги, я не буду нав'язувати йому своє спілкування і не привітаюся першим.
29. Більшість людей не розуміє, наскільки їхня доля залежить від випадку.
30. Якщо під час придбання автомобіля мені доведеться вибирати між швидкістю і комфортом, з одного боку, та безпекою - з другого, я оберу безпеку.
31. Я почувуюся краще, коли дуже захоплений яким-небудь задумом.
32. Я віддаю перевагу такому одягу, про який твердо знаю, що він надійний і має добрий вигляд, незалежно від примх моди.
33. Коли я граю в різноманітні ігри, я намагаюся брати ініціативу на себе, навіть коли знаю, що супротивник тільки й чекає цього.
34. Під час мандрівок я люблю відхилитися від відомих маршрутів.
35. Я часто потрапляю в такі ситуації, з яких хочеться якнайшвидше вибратися.
36. Якщо я обіцяю, то практично завжди дотримуюся своїх слів, незалежно від того, зручно це мені чи ні.
37. Якщо мій безпосередній керівник буде стримувати мої новаторські ідеї, в мене вистачить сміливості довести їх до відома керівництва вищого рангу.
38. Азартні ігри розвивають у людини здібність приймати сміливі рішення в складних життєвих ситуаціях.
39. Коли я читаю гостросюжетну книжку, то ніколи не поспішаю швидше дізнатися, чим усе закінчиться, із задоволенням читаю по порядку.
40. Мені сподобалося б стрибати з парашутом.
41. Кращий спосіб викликати щире ставлення до себе - довіряти людям.
42. Я почувуюся краще, коли відчуваю спокій та комфорт.
43. Мені буває набагато важче купувати одну коштовну річ, ніж багато дешевих речей тієї ж сумарної вартості.
44. Під час гри віддаю перевагу грі або суперечці на заклад.
45. Люди занадто часто бездумно витрачають своє здоров'я, переоцінюючи його запаси.
46. Якщо мені не загрожує штраф, то я переходжу вулицю там, де мені зручно, а не там, де потрібно.
47. Я не ризикую купувати одяг без примірки.
48. Тільки смілива людина здатна на справжнє шляхетне ставлення до людей, незалежно від того, як вони реагують на неї.
49. У команді й грі найважливіше - це взаємна підстраховка.
50. У житті людям справді дуже часто доводиться грати в небезпечну гру "пан або пропав".

Додаток И

Опитувальник учнів автошкіл

Шановний учне (ученице) автошколи!

Ваші відповіді на запитання анкети є цінними для нас, оскільки це допоможе нам зробити навчання в автошколі більш цікавим, комфортним та ефективним для Вас. Просимо відповісти на питання анкети максимально відверто, що допоможе нам об'єктивно оцінити доцільність застосування психокорекції під час навчання в автошколах та визначити основні психокорекційні напрями, підходи, техніки, вправи для оптимізації навчального процесу й успішного складання іспитів учнями автошкіл. Це анкетування є добровільним та анонімним і його результати не впливатимуть на ставлення до Вас.

1. Ваш вік (повних років) _____
2. Стать (чол./жін.) _____
3. Коли у Вас виникла думка оволодіти навичками управління авто? _____

4. Скільки часу минуло від моменту виникнення мрії (думки) стати водієм до моменту запису в автошколу? _____
5. Які чинники та умови (внутрішні й зовнішні) спонукали Вас оволодіти навичками водіння авто? _____

6. Що було (або хто був) найбільшою перешкодою на шляху до здійснення Вашого задуму навчатися водінню авто? _____

7. Хто надав найбільшу психоемоційну підтримку Вашому рішення навчитися водити авто? _____
8. Чи мали Ви досвід управління автомобілем раніше? _____
9. Який стиль водіння авто Вам найбільше імпонує? _____

10. Оцініть за шкалою від 1 до 10 Ваш рівень впевненості сьогодні в успішному досягненні Вами поставленої мети – успішно скласти іспити з практики й теорії водіння авто _____
11. Яка Ваша риса характеру найбільше заважає Вам у досягненні поставленої мети – успішно скласти іспити з практики й теорії водіння авто? _____

12. Яка Ваша риса характеру Вам найбільше допомагає у досягненні поставленої мети – успішно скласти іспити з практики й теорії водіння авто? _____

13. Що Ви очікуєте від навчального процесу в автошколі? _____

14. Що Вас найбільше лякає в навчанні водінню авто? _____

15. Що Вас найбільше лякає у щоденному практичному досвіді водія? _____

16. Яким чином Ви себе підбадьорюєте (знімаєте напругу, заспокоюєте) на шляху до здійснення своєї мрії – успішно скласти іспити з практики й теорії водіння авто? _____

Додаток К

Опитувальник учнів автошкіл щодо переважаючих страхів в освоєнні водійських навичок

Укажіть (підкресліть) свою стать: Ж / Ч

Укажіть свій вік: _____

Розподіліть 100% між групами страхів, які, можливо, притаманні Вам під час набуття водійського досвіду.

1. Страх нового (страх змін) _____
 2. Страх відсутності у Вас необхідних здібностей і психофізіологічних можливостей для успішного керування авто _____
 3. Страх відповідальності _____
 4. Страх через негативні установки, набуті власним досвідом чи нав'язані зовнішнім середовищем _____
 5. Ваш варіант (сформулюйте) _____
- _____
- _____
- _____

Додаток Л

Зразки бланків і завдань для нейроправ

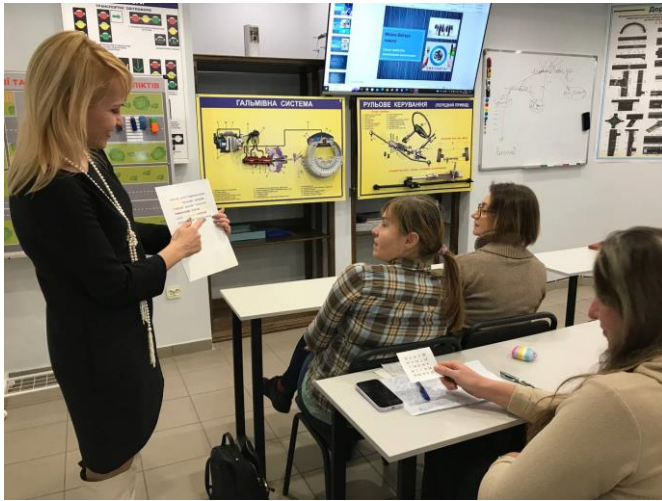


Додаток М

Практичні заняття з психологічної підготовки майбутніх водії у автошколах Луцька



Додаток М (продовження)



Додаток М (продовження)

