

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
**«БЕЛГОРОДСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**
(Н И У « Б е л Г У »)

ФАКУЛЬТЕТ ПСИХОЛОГИИ

Кафедра общей и клинической психологии

**Технологии развития стрессоустойчивости у будущих водителей
автотранспорта**

Магистерская диссертация

обучающегося по направлению подготовки
37.04.01 Психология

очной формы обучения,
группы 02061708

Шемякиной Раисы Юрьевны

Научный руководитель:
кандидат психологических
наук, доцент кафедры
общей и клинической
психологии Гут Ю.Н.

Рецензент
Викторова Е.А.
Директор ОГБУ «БРЦ ПМСС»

БЕЛГОРОД 2019

Оглавление

| | |
|--|--|
| Введение..... | 3 |
| Глава 1. Теоретические основы изучения стрессоустойчивости и путей её развития у будущих водителей автотранспорта. | 7 |
| 1.1. Феномен стрессоустойчивости как психологическая проблема | 7 |
| 1.2. Стресс-факторы, воздействующие на водителей автотранспорта | 15 |
| 1.3. Психологические технологии развития стрессоустойчивости у будущих водителей автотранспорта..... | 23 |
| Глава 2. Эмпирическое изучение стрессоустойчивости и копинг-стратегий у будущих водителей автотранспорта | 38 |
| 2.1. Организация и методы исследования | 38 |
| 2.2. Анализ и интерпретация результатов исследования копинг-стратегий у будущих водителей автотранспорта с разным уровнем нервно-психической устойчивости..... | 40 |
| 2.3. Организация, внедрение коррекционно-развивающей программы и оценка её эффективности | 55 |
| Заключение | 67 |
| Список использованных источников: | Ошибка! Закладка не определена. |
| Приложения | 75 |

Введение

Актуальность. Вождение автомобиля сопровождается действием на водителя множества негативных факторов, начиная от физических факторов (например, инфразвук, вибрация, загазованность), заканчивая факторами, связанными с взаимодействием с другими участниками дорожного движения (другими водителями, пешеходами, пассажирами). Кроме того, оно требует от водителей постоянной концентрации, повышенного внимания, мгновенной ориентировки, анализа ситуации, принятия решения и быстрого действия, сопровождающихся риском повышенной ответственности за ошибку.

Согласно медицинским и психологическим исследованиям, действие данных факторов может вызывать у водителей достаточно сильный стресс. Вместе с тем, отмечается, что особенно подвержены действию данных стрессоров именно начинающие водители. Таким образом, в этих условиях особенно актуализируется проблема развития стрессоустойчивости у будущих водителей автотранспорта.

Говоря о проблеме развития стрессоустойчивости, необходимо отметить, что в целом она получила весьма обширную разработку в трудах отечественных и зарубежных психологов. Ею занимались такие исследователи как: В.А. Бодров, В.А. Абабков, Ю.В. Щербатых, В.Л. Марищук, В.И. Евдокимов, М.А. Хуторная, Д. Мейхенбаум, Г.М. Девинс, А.М. Биник, Д. Гринберг, Р. Новако, М. Маккей, П. Фэннинг и др. На настоящий момент уже разработано множество технологий, направленных на развитие стрессоустойчивости. Однако среди них отсутствуют технологии, ориентированные на применение с водителями автотранспорта. Таким образом, актуальность данного исследования обусловлена восполнением данного недостатка.

Проблема: какая психотехнология будет наиболее оптимальной и эффективной для развития стрессоустойчивости у будущих водителей автотранспорта?

Цель исследования состоит в разработке оптимальной и эффективной технологии развития стрессоустойчивости у будущих водителей автотранспорта.

Объект: развитие стрессоустойчивости.

Предмет: технологии развития стрессоустойчивости у будущих водителей автотранспорта.

Гипотеза: психологические технологии развития стрессоустойчивости у будущих водителей автотранспорта будут эффективны, если обеспечивают формирование конструктивных копингов, в частности: способность к психологической саморегуляции, активные и проблемно-ориентированные копинг-стратегии, способность к установлению открытого и просоциального взаимодействия с окружающими людьми.

Реализации данной цели предусматривает решение следующих **задач**:

- 1) осуществить теоретический анализ проблемы стрессоустойчивости, а также технологий и методов её развития;
- 2) выявить особенности развития стрессоустойчивости и копинг-стратегий у будущих водителей автотранспорта;
- 3) разработать и апробировать технологию, направленную на развитие стрессоустойчивости у будущих водителей автотранспорта;
- 4) разработать рекомендации для психологов по повышению стрессоустойчивости у водителей автотранспорта.

Методами данного исследования выступили: теоретические методы – изучение монографических публикаций и статей, методы анализа и синтеза; организационные методы (сравнительный, лонгитюдный); эмпирические методы – наблюдение, психодиагностический; формирующий эксперимент; методы математико-статистического анализа; интерпретационные методы (структурный).

Методиками выступили: анкета «Прогноз – 2» В.Ю. Рыбникова; «Стратегии преодоления стрессовых ситуаций (SACS)» С. Хобфолла, в адаптации Н.Е. Водопьяновой и Е.С. Старченковой; «Копинг-поведение в

стрессовых ситуациях» С. Нормана, Д.Ф. Эндлера, Д.А. Джеймса, М.И. Паркера в адаптации Т.А. Крюковой.

Методологическую основу исследования составили фундаментальные принципы психологии: принцип детерминизма (С. Л. Рубинштейн), принцип комплексности, системности, принцип личностного подхода (Б.Г. Ананьев, К.А. Абульханова, А.Н. Леонтьев, Б. Ф. Ломов, В.А. Барабанщиков). Кроме того, теоретической основой исследования послужили: отечественный подход к стрессу и совладанию с ним (В.А. Бодров, Л.А. Китаев-Смык); а также отечественные и зарубежные подходы к изучению способов совладающего поведения (Т.Л. Крюкова, Р. Лазарус).

Эмпирическая база: автошколы г. Белгорода «За Рулем», «Фаворит», «Статус», а также отделение ДОСААФ в г. Новый Оскол.

Выборку составили 102 человека, являющиеся курсантами автошкол. Возраст участников исследования находится в интервале от 16 до 55 лет.

Научная новизна заключается в следующем:

1. Произведен подробный теоретический анализ факторов, оказывающих стрессовое влияние на людей, управляющих автотранспортными средствами.
2. Определены особенности копинг-поведения водителей с разным уровнем стрессоустойчивости.
3. Разработана и апробирована технология развития стрессоустойчивости у будущих водителей автотранспорта.

Теоретическая значимость исследования состоит в том, произведен подробный теоретический анализ факторов, оказывающих стрессовое влияние на людей, управляющих автотранспортными средствами, а также определены особенности копинг-поведения водителей с разным уровнем стрессоустойчивости. Таким образом, результаты данной работы обогащают актуальный раздел психологической науки – психологию стресса.

Практическая значимость исследования заключается в том, что разработана и апробирована на практике технология развития

стрессоустойчивости у будущих водителей автотранспорта. Данная технология может быть использована психологами для развития стрессоустойчивости у водителей автотранспорта.

Положения, выносимые на защиту:

1. Уровень стрессоустойчивости находится в прямо пропорциональной взаимосвязи со степенью конструктивности копинга.
2. Конструктивный копинг определяется активностью в преодолении стрессовых ситуаций, а также прямым, открытым и просоциальным взаимодействием с окружающими людьми.
3. Копинг-поведение будущих водителей с высоким уровнем стрессоустойчивости характеризуется наибольшей конструктивностью. Соответственно, у будущих водителей с низким уровнем стрессоустойчивости копинг-поведение характеризуется наименьшей конструктивностью.
4. Стрессоустойчивость у будущих водителей будет повышаться, если обеспечить их копинговыми навыками психофизиологической саморегуляции, когнитивной реструктуризации, эффективного общения и решения проблемных ситуаций.

Структура работы. Данная работа состоит из введения, двух глав, включающих шесть параграфов, 28 таблиц и 6 рисунков, а также заключения, списка использованных источников и восьми приложений. Объем работы 78 страниц.

Глава 1. Теоретические основы изучения стрессоустойчивости и путей её развития у будущих водителей автотранспорта.

1.1. Феномен стрессоустойчивости как психологическая проблема

Термин стресс (англ.: давление, нажим, напряжение) используется в ряде дисциплин для обозначения широкого круга состояний, возникающих в ответ на разнообразные экстремальные воздействия, сложные ситуации.

Первоначально данное явление начало разрабатываться в физиологии. Особую роль в его разработке сыграли исследования Г. Селье [49]. Он понимал стресс как неспецифическую реакцию организма в ответ на неблагоприятные воздействия. Им было выявлено, что неблагоприятные воздействия вызывают у организма следующий синдром (впоследствии получивший название «общий адаптационный синдром» или «синдром биологического стресса»): увеличение и повышенную активность коры надпочечников, атрофию вилочковой железы и лимфатических узлов, появление язвочек желудочно-кишечного тракта.

Общий адаптационный синдром имеет три стадии: реакция тревоги, стадия сопротивления (или резистентности), стадия истощения.

На первой стадии организм задействует все свои защитные силы: как физиологические, так и психологические. Активизируются все функциональные системы и резервы психики. В организме человека усиливаются анаболические процессы и, прежде всего, протеосинтез и образование РНК, а также отмечается усиление иммунологической сопротивляемости. Субъективно эта стадия воспринимается как сильное волнение.

На стадии адаптации, активно противодействуя стрессу и приспособляясь к нему, организм пребывает в напряженном, мобилизованном состоянии. Организм и стресс-фактор сосуществуют вместе в противостоянии. Между ними создается стратегический паритет.

На стадии истощения постоянное пребывание в стрессовом состоянии и длительное сопротивление стрессу приводят к тому, что постепенно резервы организма подходят к концу. Развивается истощение, или астенизация. К началу этой стадии, если влияние стресс-фактора не было устранено, адаптационные способности человека исчерпываются. Стресс становится патологическим, потому что отсутствуют как психические, так и физические ресурсы. Эта стадия является переходной к развитию болезненных процессов. Это особенно вероятно, если стресс-фактор продолжает влиять. Возможно формирование соматической патологии (гипертоническая болезнь, инфаркт миокарда, инсульт). Кроме того, нередко выходом из этой стадии становятся депрессивные реакции. Однако если воздействие стресс-фактора не прекращается, то, в самом худшем случае, возможен летальный исход.

Продолжительность стадий и выраженность проявлений стресса зависят от индивидуальных психофизиологических особенностей организма. Они определяются характеристиками организма: во-первых, генетически обусловленными возможностями и функциональными параметрами, и, во-вторых, был ли опыт подобных воздействий, наличествуют ли навыки преодоления стресса и каков уровень их владения.

Г. Селье также разделил понятия положительного (эустресс) и отрицательного (дистресс) стресса. Эустресс – положительные эмоциональные реакции организма на предъявленные к нему требования, соответствующие его ресурсам. Дистресс – эмоционально-стрессовые состояния, характеризующиеся отрицательными переживаниями в силу недостатка имеющихся ресурсов для реализации предъявленных к нему требований, и приводящие к патологическим нарушениям. Но в обоих случаях, каким бы ни был стресс – положительным или отрицательным, это всегда будет состояние потери равновесия.

Позднее было выявлено, что для эустресса характерно инсайтное мышление творческого характера. При дистрессе качество мышления ухудшается. Характерная особенность мышления в состоянии дистресса –

узость поля зрения. Эустресс мобилизует деятельность человека, и она становится более успешной и результативной. Дистресс, напротив, дезорганизует деятельность, очень часто делает невозможным её осуществление.

Согласно исследованиям Г. Селье, адаптационную реакцию могут вызывать не только различные физиологические раздражители, вроде воздействия холода, жары, инфекций, травм и т.п. Он указывал, что такая реакция может возникать также при нервном возбуждении, вызванном различными сильными эмоциональными реакциями, причем реакции могут быть как положительными, так и отрицательными. Позднее Р. Лазарус [28] разграничил понятия физиологического и психологического стресса.

Таким образом, физиологический стресс вызывается физиологическими стрессорами. К ним относятся чрезмерная физическая нагрузка, повышенная или пониженная температура, перепады атмосферного давления, затруднения дыхания, болевые стимулы и т.п.

Психологический стресс понимается как состояние крайне высокого психологического напряжения. Он подразделяется на информационный и эмоциональный. Информационный стресс имеет место при информационных перегрузках, когда у человека отсутствует нужное время для принятия верных решений в требуемом темпе при высокой степени ответственности за последствия принятия решений. Эмоциональный стресс проявляется при опасностях, обидах, угрозах. Его различные формы (импульсивная, общая, тормозная) приводят к изменению в протекании психических процессов, сдвигам эмоций, преобразованию мотивов, нарушениям двигательного и речевого поведения.

Однако каков бы ни был стресс: психологический или физиологический, один его вид часто служит источником для другого – эмоциональный стресс неизменно влечет за собой физиологический, а сильный физиологический может повлиять на эмоциональное состояние.

Вопрос о способах реагирования и совладания со стрессом непосредственно связан с понятием «стрессоустойчивость».

Термин «стрессоустойчивость» в психологии получает неоднозначное трактование. О.А. Черникова [63] считает, что стрессоустойчивость является частным случаем психологической устойчивости, которая проявляется при действии стресс-факторов. Такое определение является достаточно обширным, и не указывает нам на конкретные проявления стрессоустойчивости, свойства, функции, и т.п.

С.В. Субботин [57] определяет стрессоустойчивость как индивидуально психологическую особенность, заключающуюся в специфической взаимосвязи разноуровневых свойств интегральной индивидуальности, что обеспечивает биологический, физиологический и психологический гомеостаз системы и ведет к оптимальному взаимодействию субъекта с окружающей средой в различных условиях жизнедеятельности и деятельности.

Б.Х. Варданян понимает стрессоустойчивость «как свойство личности, обеспечивающее гармоническое отношение между всеми компонентами психической деятельности в эмоциогенной ситуации и тем самым содействующее успешному выполнению деятельности» [45, с. 192].

Таким образом, в определениях С.В. Субботина и Б.Х. Варданяна сосредоточено внимание на функциональной составляющей стрессоустойчивости, а именно: обеспечение гомеостаза биологической, физиологической и психологической систем индивида; обеспечение гармонического отношения между всеми компонентами психической деятельности; способствование эффективному взаимодействию со средой и выполнению деятельности.

Более полное определение дает П.Б. Зильберман [19], указывая не только функциональные особенности, но и на психологические компоненты, обеспечивающие стрессоустойчивость.

Так, согласно П.Б. Зильберману, стрессоустойчивость -это интегративное свойство личности, характеризующееся таким взаимодействием

эмоциональных, волевых, интеллектуальных и мотивационных компонентов психической деятельности индивидуума, которое обеспечивает оптимально успешное достижение цели деятельности в сложной эмотивной обстановке.

В некоторой степени сходное определение дает М.Л. Хуторная [61]. Однако, она дополняет предыдущее, выделяя в стрессоустойчивости поведенческую составляющую, направленную на снижение стресса. По её мнению, стрессоустойчивость – это интегративное психологическое образование, включающее в себя: личностный компонент, определяющий развитие когнитивной, мотивационной и эмоционально-регулятивной функций; и поведенческий компонент, включающий актуализацию и применение антистрессовых стратегий.

Как показывают исследования, разные люди склонны по-разному реагировать на стрессорные воздействия одинаковой силы, кроме того, даже один и тот же раздражитель может привести к совершенно различным нарушениям у разных людей. Таким образом, из этого можно сделать вывод о том, что люди могут различаться по своей способности (или уровню развития) к стрессоустойчивости.

На данный момент исследователями разработано достаточно большое количество классификаций уровней развития стрессоустойчивости, большинство из которых выделяются в рамках какой-то конкретной диагностической модели.

Так, А.Г. Маклаков [32] выделяет три уровня стрессоустойчивости: высокий, средний и низкий. Они указывают, что низкий уровень стрессоустойчивости характеризуется низким уровнем поведенческой регуляции, определенной склонностью к нервно-психическим срывам, отсутствием адекватности самооценки и реального восприятия действительности. В свою очередь, высокий уровень стрессоустойчивости связан с высоким уровнем поведенческой регуляции, высокой адекватной самооценкой и реальным восприятием действительности.

В.Ю. Рыбников [47] также выделяет четыре уровня стрессоустойчивости.

Первому уровню соответствует высокая нервно-психическая устойчивость. Она характеризуется низкой вероятностью нарушений психической деятельности, высоким уровнем поведенческой регуляции. При наличии других положительных данных, людей, обладающих высокой нервно-психической устойчивостью, можно рекомендовать для работы на должностях, характеризующихся повышенным нервно-психическим напряжением.

Второму уровню соответствует хорошая нервно-психическая устойчивость. Она характеризуется низкой вероятностью нервно-психических срывов, адекватными самооценкой и оценкой окружающей действительности. Возможны единичные, кратковременные нарушения поведения в экстремальных ситуациях при значительных физических и эмоциональных нагрузках. Нервно-психические срывы маловероятны.

Третий уровень характеризуется удовлетворительной нервно-психической устойчивостью. Удовлетворительная нервно-психической устойчивостью предполагает вероятность в экстремальных ситуациях умеренных нарушений психической деятельности, сопровождающихся неадекватными поведением, самооценкой и (или) восприятием окружающей действительности. Нервно-психические срывы вероятны в экстремальных ситуациях, при значительных физических и психических нагрузках.

Четвертый уровень характеризуется неудовлетворительной нервно-психической устойчивостью (или нервно-психическая неустойчивостью). Неудовлетворительная нервно-психическая устойчивость предполагает склонность к нарушениям психической деятельности при значительных психических и физических нагрузках. У людей с данным уровнем нервно-психической устойчивости очень высока вероятность нервно-психических срывов, им необходимо дополнительное обследование психиатра, невропатолога.

М. Фридманом и Р. Ройзенманом [16] в результате исследований было выделено два типа личностей: тип А - подверженные стрессу, В – устойчивые к стрессу. Личности типа А характеризуются ярко очерченным поведенческим

синдромом, определяющим стиль их жизни. У них чаще наблюдается выраженная склонность к конкуренции, стремление к достижению цели, агрессивность, нетерпеливость, беспокойство, гиперактивность, экспрессивная речь, постоянное напряжение лицевой мускулатуры, чувство постоянной нехватки времени и повышенной активности.

Личности типа В четко определяют цели своей деятельности и выбирают оптимальные пути их достижения. Они стремятся справиться с трудностями сами, трудности и их возникновение подвергают анализу, делают правильные выводы. Могут долгое время работать с большим напряжением сил. Умеют и стремятся рационально распределять время. Неожиданности, как правило, не выбивают их из колеи.

Психологи расходятся во мнениях о том, какие личностные факторы являются основой стрессоустойчивости. Так, психологи Л.Г. Дикая [18], О.А. Конопкин [25], В.И. Моросанова [36], основой стрессоустойчивости считают саморегуляцию человека, которая состоит из определенных звеньев и стилистически разнообразна.

Другие авторы Р. Лазарус [28], Н.А. Сирота [53], В.М. Ялтонский [65] относят к данной характеристике различные когнитивно обусловленные механизмы совладания со стрессом (копинг-механизмы). Копинг-механизмы проявляются в когнитивной, эмоциональной и поведенческой сфере человека в виде разнообразных копинг-стратегий: противостоящего совладания, дистанцирования, самоконтроля, поиска социальной поддержки, принятия ответственности, избегания, планового решения проблемы, позитивной переоценки.

Копинг-стратегии (или копинг-поведение) представляют собой систему целенаправленного поведения по сознательному овладению ситуацией для уменьшения вредного влияния стресса. Данные стратегии человек вырабатывает для совладания со стрессовыми ситуациями на протяжении своей жизни. Копинг-поведение определяется комплексом поведенческих копинг-стратегий (разрешение проблем, поиск социальной поддержки, избегание),

личностно-средовых (Я-концепция, локус контроля, эмпатия, аффилиация, сензитивность к отвержению) и когнитивных копинг-ресурсов.

На сегодняшний день проблематика копинг-стратегий активно исследуется в самых разных сферах и на примере самых разных типов деятельности. Серьёзное внимание уделяется изучению связи копинг-стратегий, которые применяет индивид, с его эмоциональным состоянием, успешностью в социальной сфере и т.д. При этом копинг-стратегии оцениваются с точки зрения их эффективности/неэффективности, а за критерий эффективности принимается понижение чувства уязвимости к стрессам [22].

Выводы. Начало разработки проблемы стресса положено в физиологических исследованиях Г. Селье. Он понимал стресс как неспецифическую реакцию организма в ответ на неблагоприятные воздействия. Также Г. Селье выделил стадии протекания стресса и дифференцировал понятия «эустресс» и «дистресс», как положительный и отрицательный стресс соответственно. Позднее проблема стресса стала исследоваться и в других научных областях, в том числе и психологии.

Р. Лазарус разделил понятия физиологический и психологический стресс. Физиологический стресс вызывается физиологическими стрессорами, такими как: чрезмерная физическая нагрузка, повышенная или пониженная температура, перепады атмосферного давления, и т.п. Психологический стресс понимается как состояние крайне высокого психологического напряжения. Он подразделяется на информационный и эмоциональный.

Вопрос о способах реагирования и совладания со стрессом непосредственно связан с понятием «стрессоустойчивость». Существует ряд научных определений понятию «стрессоустойчивость», однако наиболее полное из них сформулировала М.В. Хуторная. По её мнению, стрессоустойчивость – это интегративное психологическое образование, включающее в себя: личностный компонент, определяющий развитие когнитивной, мотивационной и эмоционально-регулятивной функций; и

поведенческий компонент, включающий актуализацию и применение антистрессовых стратегий.

Психологи расходятся во мнениях о том, какие личностные факторы являются основой стрессоустойчивости. Одни указывают на то, что основой стрессоустойчивости является саморегуляция человека, которая состоит из определенных звеньев и стилистически разнообразна. Другие авторы относят к данной характеристике различные когнитивно обусловленные механизмы совладания со стрессом (копинг-механизмы) и механизмы психологической защиты. Копинг-механизмы проявляются в когнитивной, эмоциональной и поведенческой сфере человека в виде разнообразных копинг-стратегий.

На сегодняшний день проблематика копинг-стратегий активно разрабатывается. Серьезное внимание уделяется изучению связи копинг-стратегий, которые применяет индивид, с его эмоциональным состоянием, успешностью в социальной сфере и т.д. При этом копинг-стратегии оцениваются с точки зрения их эффективности / неэффективности, а за критерий эффективности принимается понижение чувства уязвимости к стрессам.

1.2. Стресс-факторы, воздействующие на водителей автотранспорта

Стресс-факторы, воздействующие на водителей, условно можно разделить на внешние и внутренние, или же объективные и субъективные. Объективные стресс-факторы непосредственно связаны с содержанием самой деятельности водителя. Их также можно подразделить на физические, психологические и ситуационные.

М.М. Некрасова, И.В. Федотова, М.А. Бобоха и др. [40] в результате санитарно-гигиенического обследования условий труда водителей выявили, что на формирование физиологического стресса у водителей оказывают влияние такие физические факторы как: вибрация, инфразвук, шум, тяжесть,

напряженность, фиксированная рабочая поза. Производственная вибрация снижает психомоторную работоспособность, отрицательно действует на эмоциональную сферу и умственную деятельность человека. С комбинированным действием вибрации, инфразвука и интенсивного шума они связывают изменения со стороны ЦНС в виде синдрома вегетативной дисфункции. Они отмечают, что у водителей автотранспортных средств часто наблюдается перенапряжение и истощение регуляторных систем, ведущее к развитию хронических неинфекционных заболеваний (артериальная гипертензия, синдром вегетативной дисфункции и др.).

Помимо данных факторов они указывают, труд водителей характеризуется высоким психоэмоциональным напряжением, причина которого связывается с частым возникновением предаварийных ситуаций.

По результатам анкетного опроса ими было выявлено, что дискомфортные состояния водители связывают с такими профессиональными факторами, как шум, вибрация, длительность сосредоточенного наблюдения, запыленность и загазованность воздуха, повышенная температура воздуха в теплый период.

На психологическом уровне среди стресс-факторов, возникающих в ситуациях вождения автотранспорта, выделяют: фактор ответственности, фактор неожиданности, фактор неопределённости, психосоциальные и ситуационные факторы.

Первый фактор связан с тем, что автомобиль является источником повышенной опасности, и что, как правило, любой водитель осознает, к чему приводят последствия нарушений на дороге.

Фактор неожиданности связан с высокой вероятностью возникновения внезапных непредвиденных событий (выскакивающие перед автомобилем пешеходы, животные, обгоняющие автомобили и т.п.).

Фактор неопределенности связан с действием противоречивых обстоятельств при вождении автомобиля (противоречащие друг другу

дорожные знаки и разметка, не указывающие повороты автомобилисты, постоянно меняющиеся правила дорожного движения и т.п.) [48].

Факторы неожиданности и неопределенности мы можем обобщить в такую категорию как информационные стрессоры. М.М. Хананашвили [59] дал определение информационного стресса (как варианта дизрегуляционной патологии) — состояния организма, возникающего в условиях неблагоприятного сочетания факторов информационной триады: 1) значительного увеличения объема информации, подлежащей обработке с целью принятия решения; 2) сокращения времени, отведенного для такой работы мозга; 3) высокой мотивации принятия оптимального решения.

Кроме того, может способствовать возникновению стресса общение и непосредственное взаимодействие с другими участниками дорожного движения: пассажирами, пешеходами, другими водителями, сотрудниками ГИБДД. Например, если пассажир начинает рассказывать, как правильно управлять автомобилем, комментирует все ошибки водителя на дороге, и т.п.

В качестве примеров ситуационных факторов, вызывающих стресс у водителей, приведем результаты анонимного опроса, проведенные редакцией немецкого журнала, описанные Ю.В. Щербатых [64]. В опросе участвовало 4995 мужчин и женщин в различных регионах Германии. Согласно его результатам, на первом месте среди стрессогенов стоят автомобильные пробки (95% респондентов), на втором — дорожные работы (91%), на третьем — поиск парковки (91%). Любопытны гендерные различия в реакции на происходящее в пути. Женщин больше нервируют бессмысленные попытки обгона в плотном потоке, мужчин — помехи, вызванные дорожными работами. Мужчины гораздо чаще сохраняют спокойствие в том случае, если сбились с пути, тогда как женщины чаще считают такую ошибку оскорбительной для себя.

Относительно обобщенную классификацию стресс-факторов, включающую как физические, так и психологические стрессоры, предложили Пономаренко А.Н., Евстафьев В.Н., Скиба А.В. и др. [41] Они разделили всю совокупность факторов, воздействующих на водителей автомобилей, на три

группы: 1) формирующие факторы, определяющие тяжесть и напряженность труда (вибрация, шум, инфразвук, интермиттирующий микроклимат, переменная освещенность в разное время суток, аэрозоли дезинтеграции и конденсации, обуславливающие пылевой и газовый состав воздуха в кабине автомобиля, рабочая поза с вынужденным положением тела и выполнением операций с помощью рук и ног, постоянное эмоциональное напряжение, длительное внимание, переработка информации и принятие правильного решения в условиях дефицита времени, напряженность анализаторных функций, сменная работа); 2) отягощающие факторы, усиливающие действие формирующих (гиподинамия, проведение ремонтных работ при аварийных ситуациях и в стационарных помещениях, наличие вредных привычек); 3) предрасполагающие факторы – наличие хронических заболеваний основных жизненно важных органов и систем организма, которые ограничивают или делают невозможным безопасное управление автомобилем, что может привести к ДТП у водителей, страдающих соматическими заболеваниями.

Помимо вышперечисленных объективных факторов возникновения стресса, можно также выделить субъективные. Данные факторы, в отличие от предыдущих, оказывают скорее косвенное, нежели прямое влияние, на водителей. В одних случаях они могут быть внутренней предпосылкой для подверженности объективным факторам возникновения стресса. В других – быть самостоятельным внутренним источником стресса, на который в ситуации вождения могут быть наложены другие объективные стрессоры, что в совокупности усилит стресс во время вождения автомобиля.

Пользуясь классификацией субъективных стресс-факторов Ю.В. Щербатых, приведем восемь видов таких факторов.

Первая группа факторов связана с несоответствием генетических программ современным условиям. Данное несоответствие выражается в том, что за годы эволюции природа подготовила человека к жизнедеятельности в условиях повышенных физических нагрузок, периодического голодания и перепадов температур, в то время как современный человек живет в условиях

гиподинамии, переживания и температурного комфорта. Таким образом, люди по своей природе оказались довольно устойчивы к природным факторам (голоду, боли, физическим нагрузкам), но обладают повышенной чувствительностью к факторам социальным, к которым еще не выработалось врожденной защиты.

Вторая группа факторов стресса вызвана реализацией негативных родительских программ. Здесь речь идет о программах поведения, заложенных в сознание ребенка референтными взрослыми (родителями, учителями и т.п.) в то время, когда оно еще отличается повышенной внушаемостью. Эти программы называют «неосознанными установками», «жизненными принципами» или «родительскими сценариями», и они могут оказывать весьма существенную роль на дальнейшую жизнь индивида. Эти установки могут быть вполне полезными для маленького ребенка, но по мере его взросления и изменения условий жизни они начинают усложнять жизнь, делая поведение неадекватным и вызывая стрессы.

Третья группа стрессоров - стрессы, вызванные когнитивным диссонансом и механизмами психологической защиты. Когнитивный диссонанс вкратце можно определить как противоречие между двумя реальностями — объективной реальностью мира и виртуальной реальностью нашего сознания, описывающей мир. Как правило, рассогласование этих двух реальностей вызывает у человека стресс, причем, в некоторых случаях, достаточно сильный. Преодолевая когнитивный диссонанс, человек крайне редко меняет модель мира. Гораздо чаще он или создает дополнительные конструкции, укрепляющие модель, или же игнорирует реальность. В некоторых случаях эти дополнительные конструкции и способы игнорирования реальности могут быть основаны на механизмах психологической защиты. Как правило, сами механизмы психологической защиты направлены на то, чтобы уменьшить стресс и когнитивный диссонанс. Однако в действительности они не способны устранить настоящие причины диссонанса, и лишь сглаживают его или оттягивают момент его разрешения, что само по себе не может избавить человека от стрессов.

Четвертая группа - стрессы, связанные с неадекватными установками и убеждениями личности. Среди таких установок выделяются: установки оптимистического или пессимистического мировоззрения, политические и религиозные установки, иррациональные когнитивные установки личности. Рассмотрим подробнее каждый вид этих установок. Начнем с установок оптимистического или пессимистического мировоззрения. Как известно, оптимизм и пессимизм — это тенденции видеть в явлениях окружающего мира хорошие или плохие моменты. Польза пессимизма состоит в том, что эта установка заставляет человека готовиться к неблагоприятному исходу событий, а также позволяет более спокойно принимать удары судьбы, однако на этом его позитивное значение заканчивается. Опыт показывает, что позитивное мышление (поиск в жизни преимущественно хороших сторон) приносит человеку гораздо больше пользы, значительно уменьшая общее количество стрессов в его жизни. Это подтверждается рядом экспериментов, в одном из которых показано, что: «пессимисты страдали от серьезных нарушений сердечно-сосудистой системы в 4,5 раза больше, чем лица, проявляющие оптимистическую установку к жизненным проблемам». Кроме того, оптимистический настрой помогает найти выход из самых безнадежных ситуаций. Ведь если человек верит, что выход найдется, то он его ищет, а значит, имеет больше шансов его найти. Если же человек принимает установку пессимиста и признает ситуацию тупиковой, то закрытые двери кажутся ему запертыми, и он даже не пытается их открыть [50].

Политические и религиозные установки также достаточно часто являются источником стресса. Стрессы, вызванные крушением политических установок, принимают массовый характер в эпоху социально-экономических перемен (к которым относятся разнообразные революции, реформации и «перестройки»), однако и в относительно стабильные периоды существования общества данные стрессы встречаются достаточно часто. Что касается стресса, связанного с религиозными установками, то он может быть вызван столкновением с любой информацией, противоречащей религиозным догмам. Особенно это касается

религий монотеистического толка, так как такие религии предполагают наличие единственного бога и набора определенных священных книг, содержание которых не может быть подвергнуто сомнению по причине их божественного происхождения. Стресс будет тем сильнее для тех, у кого данные установки прочнее и ригидней.

Иррациональные установки являются скорее предпосылками к возникновению стрессов, нежели его причинами. Они отличаются жесткостью, ригидностью, обычно носят типы предписания, требования, обязательного приказа, не имеющего исключений, и имеют абсолютистский характер. Среди таких установок можно выделить установки: долженствования (когда он сам или кто-то другой обязательно что-то должен); негативной генерализации (идея о том, что если произошел один неудачный случай, то все остальные тоже будут неудачными); жесткой альтернативы (идея о том, что мир можно разделить только на две альтернативы: черное или белое, правильно или неправильное) [33].

Пятая группа стрессоров связана с невозможностью реализации актуальной потребности. Невозможность реализации существующей потребности приводит к фрустрации, причем многочисленные клинические наблюдения показывают, что фрустрации могут приводить к различным психосоматическим заболеваниям — артериальной гипертензии, язве желудка, неспецифическому колиту, бронхиальной астме и т.д. [2].

Фрустрация может проявляться в следующих формах: 1) агрессия и антисоциальное поведение; 2) замыкание в себе и переживание чувства обиды на окружающий мир; 3) обесценивание потребности при помощи механизмов психологической защиты; 4) анализ возможных причин своих стрессов и коррекция своих действий.

К шестой группе относятся стрессы, связанные с неправильной коммуникацией. Существует множество причин, вызывающих стресс во время общения. Одним из важнейших источников коммуникативных стрессов являются конфликты. Исследования физиологов показали, что затяжные

конфликты могут приводить к серьезным нарушениям функционирования организма. В частности, К. В. Судаков [58] пришел к выводу, что следствием конфликтных ситуаций являются эмоциональные стрессы, которые являются ведущей причиной развития церебровисцеральных нарушений. Конфликтные ситуации и стресс могут быть вызваны следующими причинами: непониманием ведущей мотивации другого; критикой; завышенными ожиданиями; неправомерными требованиями; негативными предубеждениями.

Седьмую группу составляют стрессы, вызванные неадекватной реализацией условных рефлексов. Как правило, эти стрессы связаны с патологически закрепившимися условными рефлексами, которые впоследствии трансформировались в какое-то тревожно-фобическое расстройство.

К последней, восьмой группе относятся стрессы, связанные с неумением обращаться со временем. Данные стрессы могут быть вызваны следующими причинами: неадекватными временными границами; неэффективным использованием времени; неумением наслаждаться временем.

Неадекватные, чрезмерно размытые временные границы довольно часто являются причиной стресса. Это бывает в том случае, если человек слишком большое эмоциональное значение придает прошлому или будущему.

В первом случае источником психического напряжения и негативных эмоций является навязчивое воспоминание о каком-то психотравмирующем эпизоде из прошлого. Перечень событий, которые могут явиться стрессором, весьма обширен — от таких серьезных событий, как участие в военных действиях или изнасилование, до, казалось бы, безобидных эпизодов вроде неудачного публичного выступления или неприятного разговора с близким человеком.

Другой вариант связан с тревогой и переживанием за еще не случившиеся будущие события. В этом случае человек также многократно конструирует в своем мозге образ будущего (причем нежелательного), наполняя его деталями и «оживляя» до такой степени, что он начинает все больше и больше верить в тот неблагоприятный прогноз, который и создает в своем воображении. Такой стресс опасен еще и тем, что часто он программирует будущие неудачи.

Стрессы от неэффективного использования времени проявляются в следующем: ощущение постоянной спешки; нехватка времени на любимые дела и общение с семьей; постоянные опоздания; отсутствие четкого плана времени; неумение делегировать полномочия другим людям; неумение отказать людям, отнимающим ваше время; периодически возникающее ощущение напрасной траты времени [64].

Подводя итоги краткому теоретическому анализу стресс-факторов, воздействующих на водителей, мы можем обобщить, что водители являются той категорией лиц, которая в высокой степени подвержена стрессам. Это проявляется в том, что на них может оказывать влияние ряд как субъективных, так и объективных стрессоров, способных вызывать и физиологический и психологический стрессы. Объективные факторы действуют на водителя извне. Они непосредственно связаны с содержанием самой деятельности водителя. Объективные стресс-факторы условно можно подразделить на физические, психологические и ситуационные.

1.3. Психологические технологии развития стрессоустойчивости у будущих водителей автотранспорта.

Проблема психологических технологий повышения стрессоустойчивости в первую очередь тесно связана с совокупностью методов и приемов её составляющих. Таким образом, было бы вполне логичным вначале рассмотреть классификаций наиболее эффективных методов борьбы со стрессом.

А.Б. Леонова и А.С. Кузнецова [30] провели систематизацию основных способов оптимизации функционального состояния человека. Среди способов непосредственного воздействия на функциональное состояние А.Б. Леонова и А.С. Кузнецова выделили две группы способов внешнего воздействия и внутренней оптимизации состояния.

К первой группе способов относятся: 1) нормализация режима питания и витаминотерапия; 2) фармакотерапия; 3) рефлексотерапия; 4) функциональная музыка и цветомузыка; 5) библиотерапия; 6) коммуникационные воздействия (убеждение, приказ, внушение, гипноз). Вторая группа включает: 1) самогипноз; 2) нервно-мышечную релаксацию; 3) идеомоторную тренировку и сенсорную репродукцию; 4) аутогенную тренировку; 5) гимнастику и самомассаж; 6) специальную подготовку и спецобучение; 7) поведенческую психотерапию; 8) групповой тренинг. Указанные способы предусматривают использование вербальных, невербальных, аппаратных, контактных, дистанционных методик в режимах индивидуального и группового управления функциональным состоянием.

В.Л. Марищук и В.И. Евдокимов [34] в своей работе классифицировали методы регуляции психических состояний летного состава, и, в частности, коррекции функциональных нарушений и восстановления профессионального здоровья. Авторы разделяют эти методы на две группы: в первую вошли методы оперативного управления состоянием, во вторую – методы программного (заранее запланированного) воздействия и управления. В эти группы методов входят четыре класса методических приемов регуляции функционального состояния.

Первый класс относится к группе методов оперативного управления состоянием, и обозначается как «методы психической регуляции». В данный класс методов входит: 1) аутогенная тренировка; 2) специальные приемы регуляции, имеющие профессиональную направленность (идеомоторная тренировка, «эмпатийный» полет); 3) «самоконтроль – саморегуляция»; 4) музыкальное кондиционирование; 5) аромофитоэргономика.

Второй класс также входит в группу методов оперативного управления состоянием, он обозначается как «методы психофизиологической регуляции». В него входят такие процедуры как: 1) физические упражнения в период профессиональной деятельности; 2) массаж; 3) рефлексотерапия,

рефлексопрофилактика; 4) термо-восстановительные процедуры; 5) электростимуляция.

В группу «методов программного управления» вошли такие классы как: 1) физиолого-гигиенические методы и 2) фармакологические средства.

К физиолого-гигиеническим методам относятся: 1) организация рационального режима труда, отдыха и питания; 2) активный отдых; 3) закаливание; 4) регуляция среды профессиональной деятельности.

Класс фармакологических средств составляют: 1) адаптогены; 2) ноотропы; 3) стимуляторы центральной нервной системы; 4) транквилизаторы; 5) витамины.

Классификация методов и средств профилактики и коррекции состояния стресса В.А. Бодрова [9] состоит из двух направлений – профилактического и коррекционного.

Профилактическое направление составляют два класса приемов: приемы группового опосредованного воздействия и приемы индивидуального непосредственного воздействия.

К приемам группового опосредованного воздействия относятся: 1) эргономическое проектирование деятельности; 2) оценка и формирование профессиональной пригодности.

Приемы индивидуального непосредственного воздействия включают: 1) обеспечение здорового образа жизни; 2) адаптация к экстремальным условиям; 3) управленческие воздействия; 4) социальное и медицинское обеспечение.

В коррекционное направление также входит два класса методов: методы и средства внешнего индивидуального воздействия; 2) методы психической саморегуляции.

Класс методов и средств внешнего индивидуального воздействия составляют: 1) психические и психофизиологические; 2) электрофизиологические; 3) физиолого-гигиенические; 4) физические; 5) фармакологические.

Методами психической саморегуляции являются: 1) формирование начальных навыков саморегуляции; 2) аутогенная тренировка; 3) медитация; 4) дисенсибилизация; 5) когнитивная реструктуризация; 6) биологически-обратная связь.

Ю.В. Щербатых [64] выделяет две классификации методов нейтрализации стрессов. В основу первой классификации положена природа антистрессорного воздействия: физическая, биохимическая; физиологическая; или же психологическая.

Физические методы подразумевают воздействие высокими и низкими температурами (например, баня, сауна, или закаливание), а также воздействие светом различного спектрального состава и интенсивности (солнечные ванны).

Биохимические включают в себя различные фармакологические препараты, лекарственные растения, наркотические вещества, алкоголь и ароматерапию.

Физиологические методы заключаются в непосредственном воздействии на физиологические процессы в организме, в частности, на сердечно-сосудистую, дыхательную и мышечную системы. Они включают в себя массаж, акупунктуру, физические упражнения, мышечную релаксацию, дыхательные техники и пр.

Среди психологических методов, направленных на нейтрализацию стрессов Ю.В. Щербатых выделяет аутотренинг, медитацию, рациональную терапию, нейролингвистическое программирование, использование позитивных образов и пр.

Основу второй классификации определяет способ внедрения в сознание антистрессорной установки — самостоятельный, при помощи другого человека, или же опосредованный техническими средствами.

Таким образом к методам самопомощи относятся: аутотренинг, дыхательные техники, медитация, специальные физические упражнения (например, йога).

К техническим средствам, способствующим регуляции уровня стресса, можно отнести: 1) магнитофон, на который записываются формулы аутогенной тренировки; 2) видеоманитофон, с помощью которого воспроизводятся картины природы; 3) обучающие компьютерные программы для релаксации; 4) разнообразные устройства биологической обратной связи.

Методы, требующие участия другого человека: психотерапия, секс, дружеское общение, командные игры и виды спорта, и пр.

Кроме вышеперечисленных классификаций Ю.В. Щербатых предлагает два направления в преодолении психологического стресса: профилактическое и терапевтическое.

Первый путь — это усиление защитных сил организма, изменение отношения к психотравмирующим ситуациям, развитие позитивного мышления.

Второй путь направлен на нейтрализацию уже возникшего стресса и заключается в целенаправленном воздействии на его телесные и эмоциональные проявления. Конечно, между этими двумя подходами нет четких границ. Тот же самый аутотренинг можно применять и как профилактическое, и как терапевтическое средство. С другой стороны, при резком развитии стресса необходимо влиять не только на тело (при помощи мышечной релаксации и дыхательных упражнений), но и на мысли и чувства (методами рефрейминга и рациональной терапии).

Переходя к рассмотрению вопроса о конкретных психотехнологиях повышения стрессоустойчивости, отметим, что на данный момент разработаны как в некоторой степени общие технологии, подходящие для внедрения широкому кругу лиц, так технологии, ориентированные на применение с определенными профессиональными группами.

Рассмотрим некоторые общие психотехнологии. Среди таких технологий достаточно известной является Тренировка сопротивления стрессу (SIT - stressinoculationtraining) Д. Мейхенбаума [24].

Техника SIT состоит из трех фаз: 1) формирования концептуального представления; 2) приобретения навыков и репетирования; 3) применения и завершения.

Основными шагами первой фазы служат: клиническое интервью, основанная на представлениях клиента оценка, самоконтроль, оценка поведения, применение стандартизованных тестов и опросников в качестве инструментов оценки и средства привлечения клиента. Таким образом, на первой фазе производится сбор информации о беспокоящих клиента стрессовых событиях (выявление стрессовых ситуаций, мыслей, чувств и поведения клиента в ней) с помощью опроса и непосредственной оценки поведения; а также обучение клиента рефлексии собственного поведения, мыслей, чувств в стрессовых ситуациях посредством самонаблюдения.

На второй фазе SIT происходит развитие способности человека к эффективному осуществлению копинговых ответов в зависимости от специфичности окружения и целей тренинга. На этом этапе, как правило, клиента обучают релаксации, и контролю сопровождающих стресс мыслей и чувств, также происходит тренировка в приобретении навыков адаптивного копинга. Для этого используются методы когнитивного переструктурирования, решения проблем, управляемого самодialogа.

На третьей фазе SIT целью работы является поощрение клиента к использованию адаптивных копинговых навыков в повседневной жизни и расширению возможностей их применения. Для достижения цели тренер использует разнообразные техники, включающие репетирование в воображении, поведенческое репетирование, разыгрывание ролей, моделирование и дифференцированную практику *in vivo*.

М. Маккей, М. Дэвис и П. Фэннинг [33] предлагают для снижения стресса работать с двумя основными его проявлениями, а именно: с тревожностью и агрессией.

Для снижения тревоги они рекомендуют использовать две технологии. Первый метод основан на стресс-прививочной терапии, разработанной Д. Мейхенбаумом, дополненный Э. Берном.

Второй метод подразумевает следующий алгоритм работы: 1) обучение навыкам релаксации; 2) обучение способам контроля над тревогой (применение расслабляющих техник, точная оценка риска, осознанное погружение в состояние тревоги, ознакомление с техникой контроля неэффективных действий); 3) обучение технике решения проблем, на случаях, если обычные копинговые стратегии окажутся неэффективны, техника состоит из пяти этапов: определить проблему, наметить цели, перечислить альтернативы, рассмотреть последствия, оценить результаты.

В работе с агрессией М. Маккей с соавторами рекомендуют применять метод Р. Новако. Данный метод в процедурном аспекте во многом совпадает со стресс-прививочным методом Д. Мейхенбаума и Э. Берна. Более конкретно сходство данных методов выражается в обучении пациентов техникам релаксации, разработке иерархии (в данном случае, иерархии гнева, а не пугающих ситуаций как в методе Д. Мейхенбаума), визуализации, применении копинговых мыслей, практике в реальной жизни. Процесс терапии также осуществляется в пять этапов: 1) овладение навыками релаксации, 2) разработка иерархии гнева, 3) формулирование копинговых мыслей для элементов иерархии, 4) применение навыков преодоления гнева в процессе визуализации ситуаций из иерархии, 5) практика навыков преодоления гнева в реальной жизни.

Необходимо отметить, что при преодолении гнева в реальной жизни Р. Новако рекомендует использовать копинговые мысли – самоинструкции, которые должны меняться в соответствии с четырьмя этапами события, провоцирующего агрессию, а именно: этапами подготовки, наступления, преодоления события и размышления о нем. Например, на этапе подготовки к провоцирующему событию пациентам рекомендуется внушать себе заявления вроде: «Если меня выведут из состояния душевного равновесия, я буду знать,

что мне следует делать» или «Я смогу справиться с этой ситуацией. Я знаю, как контролировать свой гнев».

Дж. Прохазска, К. ДиКлементе, Дж. Норкокросс [42] разработали транстеоретическую модель изменений, характерных для лиц с различными видами зависимости (алкоголизм, курение, переедание, наркомания), проходящих и не проходящих лечение.

Данная модель была успешно адаптирована к другим расстройствам (в частности, тревожно-фобическим), также вызывающим хронический стресс и требующим психотерапии. Авторы выделяют пять основных стадий, которые проходят пациенты в процессе изменений.

Первой является стадия, предваряющая рассмотрение проблемы, или стадия предразмышления (англ. — *precontemplation*). В этот период человек не имеет намерений изменить поведение в обозримом будущем. Многие еще не осведомлены о своей проблеме, в отличие, например, от членов семьи, друзей или коллег по работе. Как сказал Г. К. Честертон: «Не то чтобы они не могут видеть решения. Скорее, они не могут видеть проблему». Когда лица, находящиеся в этой стадии, обращаются для проведения психотерапии, они часто делают это из-за давления, оказываемого окружающими.

Вторая стадия — рассмотрения, или размышления (англ. — *contemplation*), в которой человек осведомлен о существовании проблемы и серьезно думает о ее преодолении, но еще не делает попыток предпринять какие-то действия по этому поводу. Эта стадия может продолжаться длительное время. Другим важным аспектом стадии рассмотрения является взвешивание «за» и «против» проблемы и ее разрешения. Серьезное размышление над разрешимостью проблемы служит центральным элементом этой стадии.

Следующей является стадия подготовки (англ. — *preparation*), в которой комбинируются намерения и поведенческие критерии. Лица, находящиеся в этой стадии, например, планируют предпринять действия в следующем месяце и совершали безуспешные действия в прошедшем году. Они еще не достигли

критерия эффективных действий, таких, например, как полное воздержание от алкоголя или курения, но намерены предпринять это в ближайшем будущем. Эта стадия также может быть названа этапом принятия решений.

Четвертая — стадия действий (англ. — action). В этот период человек модифицирует поведение, опыт или окружение для того, чтобы разрешить проблему.

Пятой является стадия сохранения (англ. — maintenance), когда человек работает для предотвращения рецидива и сохранения выгоды, полученной во время действий.

Шестая фаза — фаза завершения (англ. — termination), находясь в которой человек не испытывает искушения вернуться к прежнему поведению и обладает полной уверенностью.

Данные стадии характеризуются определенными процессами изменений, которые, в свою очередь, определяют виды психотерапевтического вмешательства.

Так, на первой и второй стадии могут происходить следующие процессы изменений: улучшение осознания, психодраматическое освобождение, переоценка окружения. Для улучшения осознания применяются такие виды вмешательства как: наблюдения, конфронтация, интерпретация, библиотерапия. Для психодраматического освобождения применяется метод психодрамы с целью переживания и выражения чувств, относящихся к проблемам и решениям. Под переоценкой окружения подразумевается оценка отражения проблемы на физическом окружении, которая предполагает такие виды вмешательства как тренинг эмпатии и документирование.

Вторая и третья стадии характеризуются появлением такого процесса как собственная переоценка. Она, в свою очередь, предполагает такие вмешательства как: прояснение ценности, образность, коррективный эмоциональный опыт.

Для третьей и четвертой стадии свойственен процесс самоосвобождения. Самоосвобождение предполагает следующие вмешательства: терапия принятия

решений, новогодние решения, логотерапевтические техники, техники, улучшающие выполняемость.

Для четвертой и пятой стадий типично возникновение таких процессов как: подкрепляющее управление, помогающие отношения, контрбусловливание, контроль стимулов. Подкрепляющее управление определяет следующие вмешательства: условные контракты, явное и скрытое вознаграждение, самовознаграждение. Для помогающих отношений необходимы: терапевтический союз, социальная поддержка, а также группы самопомощи. Контрбусловливание предполагает альтернативное поведение, замещающее то, которое вызывает проблемы, и, в свою очередь, требует таких вмешательств как: релаксация, десенсибилизация, тренинг уверенности, позитивное самоутверждение. Контроль стимулов подразумевает избегание или противодействие стимулам, которые способствуют поведению, вызывающему проблемы. Для этого применяются вмешательства: реструктурирование окружения (например, удаление алкоголя или высококалорийных продуктов), избегание факторов, повышающих риск, техники угашения [1].

Перейдем к вопросу о профессионально ориентированных технологиях повышения стрессоустойчивости. Данные технологии в некоторых случаях могут совпадать с вышеописанными. Однако их особенность состоит в том, что они учитывают специфику самой профессии и особенности профессиональных стрессов, которые, в свою очередь, определяют методы вмешательства. Необходимо отметить, что пока не существует известных технологий повышения стрессоустойчивости, разработанных специально для водителей автотранспорта. Тем не менее, беря в расчет анализ профессиональных стрессов водителей, мы можем представить, какие виды вмешательств будут для них эффективны.

В предыдущем параграфе мы указывали, что на водителей оказывают стрессовое воздействие как физические факторы (например, шум, вибрация, загазованность и т.п.), так и психологические, вызывающие информационный и эмоциональный стрессы. Возникновение информационного стресса в ситуации

вождения может быть обусловлено, к примеру, вероятностью возникновения неожиданных критических ситуаций, неопределенностью дорожной ситуации или рядом других факторов, при которых от водителя будет требоваться принятие правильного решения с условием повышенной ответственности за принятие неверного решения. Эмоциональный стресс у водителей может возникать при отрицательном взаимодействии с другими участниками дорожного движения, также его могут вызвать пробки, ремонтные работы и т.п. либо же какие-то субъективные факторы самого водителя.

Учитывая тот факт, что внешние факторы, вызывающие у водителей физиологический стресс, контролю с их стороны не поддаются, то было логичным обучение их методам психофизиологической саморегуляции (глубокое дыхание, медитация, прогрессивная мышечная релаксация и т.п.), так как данные методы могут поспособствовать оптимизации функционального состояния. Кроме того, некоторые из данных методов вполне пригодны для применения в ситуации вождения (например, глубокое дыхание), или способствуют развитию лучшей осознанности и концентрации внимания на настоящем (медитация), которые так необходимы водителю. Также, беря в расчет общее релаксационное действие, оказываемое методами данной группы, мы можем сделать вывод о том, что их применение будет полезным не только при воздействии физиологических, но и других видов стрессоров.

Снижению значимости для будущих водителей действия информационных стрессоров может поспособствовать уже само профессиональное обучение, которое во многом обеспечивает психологическую готовность к стрессовым ситуациям, путем тщательного закрепления профессиональных знаний и автоматизации навыков. Таким образом, психологические вмешательства в данном аспекте сведены к минимуму, и могут быть дополнены лишь тренингом решения проблемных ситуаций.

В работе по снижению эмоциональной напряженности уже не раз показали свою эффективность методы когнитивной реструктуризации,

основанные на рационально-эмоциональной терапии А. Эллиса и когнитивно-поведенческой терапии А. Бека. Таким образом, учитывая простоту в освоении и самостоятельном использовании данных методов, а отсутствие у водителей видимых противопоказаний к ним, мы можем сделать вывод о том, что обучение будущих водителей приемам когнитивной реструктуризации будет вполне уместным.

Кроме вышеуказанных, также могут осуществляться следующие виды вмешательств: развитие адаптивных копинг-стратегий, повышение самооценки, улучшение коммуникативных навыков.

Выводы. Проблема психологических технологий повышения стрессоустойчивости в первую очередь тесно связана с совокупностью методов и приемов её составляющих. Относительно последних, учеными разработано достаточно большое количество классификаций, включающих психологические, физиотерапевтические, физиолого-гигиенические и фармакологические методы.

Среди конкретных психотехнологий повышения стрессоустойчивости, на данный момент разработаны как в некоторой степени общие технологии, подходящие для внедрения широкому кругу лиц, так и технологии, ориентированные на применение с определенными профессиональными группами.

На данный момент пока не существует известных технологий повышения стрессоустойчивости, разработанных специально для водителей автотранспорта. Тем не менее, на основании теоретического анализа профессиональных стрессов водителей, а также специфики их деятельности, мы можем предположить, какие виды вмешательств будут для них эффективны. Среди таких вмешательств мы можем выделить: обучение методам психофизиологической саморегуляции (глубокое дыхание, медитация), тренинг решения проблемных ситуаций, обучение приемам когнитивной реструктуризации, развитие адаптивных копинг-стратегий, повышение самооценки, развитие коммуникативных навыков.

Выводы по главе. Начало разработки проблемы стресса положено в физиологических исследованиях Г. Селье. Он понимал стресс как неспецифическую реакцию организма в ответ на неблагоприятные воздействия. Также Г. Селье выделил стадии протекания стресса и дифференцировал понятия «эустресс» и «дистресс», как положительный и отрицательный стресс соответственно. Позднее проблема стресса стала исследоваться и в других научных областях, в том числе и психологии.

Р. Лазарус разделил понятия физиологический и психологический стресс. Физиологический стресс вызывается физиологическими стрессорами, такими как: чрезмерная физическая нагрузка, повышенная или пониженная температура, перепады атмосферного давления, и т.п. Психологический стресс понимается как состояние крайне высокого психологического напряжения. Он подразделяется на информационный и эмоциональный.

Вопрос о способах реагирования и совладания со стрессом непосредственно связан с понятием «стрессоустойчивость». Существует ряд научных определений понятию «стрессоустойчивость», однако наиболее полное из них сформулировала М.В. Хуторная. По её мнению, стрессоустойчивость – это интегративное психологическое образование, включающее в себя: личностный компонент, определяющий развитие когнитивной, мотивационной и эмоционально-регулятивной функций; и поведенческий компонент, включающий актуализацию и применение антистрессовых стратегий.

Способность к стрессоустойчивости у всех людей выражена по-разному. В свою очередь, в целях определения выраженности данного качества у конкретных людей, учеными разработаны ряд классификаций уровней развития стрессоустойчивости.

Психологи расходятся во мнениях о том, какие личностные факторы являются основой стрессоустойчивости. Так, психологи Л.Г. Дикая, О.А. Конопкин, В.И. Моросанова, основой стрессоустойчивости считают саморегуляцию человека, которая состоит из определенных звеньев и

стилистически разнообразна. Другие авторы (Р. Лазарус, Н.А. Сирота, В.М. Ялтонский) относят к данной характеристике различные когнитивно обусловленные механизмы совладания со стрессом - копинг-механизмы, которые проявляются в когнитивной, эмоциональной и поведенческой сфере человека в виде разнообразных копинг-стратегий.

По результатам теоретического анализа профессиональных стрессов у водителей автотранспорта, мы можем сделать вывод о том, что водители являются категорией лиц в высокой степени подверженных стрессам. Это проявляется в том, что на них может оказывать влияние ряд как субъективных, так и объективных стрессоров, способных вызывать и физиологический и психологический стрессы. Физиологический стресс у водителей может провоцироваться действием определенных физических факторов, например, шум, вибрация, загазованность и т.п. Психологический стресс у водителей могут вызывать следующие факторы: фактор неожиданности, фактор неопределенности, фактор ответственности, психосоциальные факторы.

Проблема психологических технологий повышения стрессоустойчивости в первую очередь тесно связана с совокупностью методов и приемов её составляющих. Относительно последних, учеными разработано достаточно большое количество классификаций, включающих психологические, физиотерапевтические, физиолого-гигиенические и фармакологические методы.

Среди конкретных психотехнологий повышения стрессоустойчивости, на данный момент разработаны как в некоторой степени общие технологии, подходящие для внедрения широкому кругу лиц, так и технологии, ориентированные на применение с определенными профессиональными группами.

На данный момент пока не существует известных технологий повышения стрессоустойчивости, разработанных специально для водителей автотранспорта. Тем не менее, на основании теоретического анализа профессиональных стрессов водителей, а также специфики их деятельности,

мы можем предположить, какие виды вмешательств будут для них эффективны. Среди таких вмешательств мы можем выделить: обучение методам психофизиологической саморегуляции (глубокое дыхание, медитация), тренинг решения проблемных ситуаций, обучение приемам когнитивной реструктуризации, развитие адаптивных копинг-стратегий, повышение самооценки, развитие коммуникативных навыков.

Глава 2. Эмпирическое изучение стрессоустойчивости и копинг-стратегий у будущих водителей автотранспорта

2.1. Организация и методы исследования

Организация данной научно-исследовательской работы состояла из четырех взаимосвязанных этапов: первый этап - подготовительный, второй этап – констатирующий эксперимент, третий этап – формирующий эксперимент, четвертый этап - заключительный.

На первом этапе был произведен анализ литературных источников по изучаемой проблеме, обоснована актуальность, обозначены объект и предмет исследования, разработана гипотеза и отобраны методы исследовательской работы. Методами исследования выступили: метод теоретического анализа литературы, обобщения и систематизации данных, методы письменного опроса, наблюдения и беседы, метод математико-статистического анализа.

На втором этапе мы проводили психодиагностическое исследование. Задачи нашего исследования на данном этапе заключались в изучении особенностей преобладающих копинг-стратегий у будущих водителей автотранспорта с разным уровнем стрессоустойчивости. Для осуществления данных задач нами был подобран ряд методик, а также выбрана база для исследования.

Таким образом, базой для осуществления исследования выступили автошколы г. Белгорода «За Рулем», «Фаворит», «Статус», а также отделение ДОСААФ в г. Новый Оскол. Исследовательскую выборку составили 102 человека, являющиеся курсантами автошкол. Возраст участников исследования находится в интервале от 16 до 55 лет.

Методиками выступили: анкета «Прогноз – 2» В.Ю. Рыбникова; «Стратегии преодоления стрессовых ситуаций (SACS)» С. Хобфолла, в адаптации Н.Е. Водопьяновой и Е.С. Старченковой; «Копинг-поведение в

стрессовых ситуациях» С. Нормана, Д.Ф. Эндлера, Д.А. Джеймса, М.И. Паркера в адаптации Т.А. Крюковой.

Анкета «Прогноз – 2» В.Ю. Рыбникова использовалась нами для диагностики уровня нервно-психической устойчивости. Данная методика имеет две шкалы: шкала искренности, и шкала нервно-психической устойчивости. В свою очередь шкала нервно-психической устойчивости подразделяется на четыре уровня: высокая, хорошая, удовлетворительная и неудовлетворительная. Методика представлена в приложении 1.

Для диагностики копинг-стратегий использовались методики «Стратегии преодоления стрессовых ситуаций (SACS)» и «Копинг-поведение в стрессовых ситуациях». Данные методики представлены в приложениях 2 и 3 соответственно.

В методике SACS выделяются следующие стратегии преодоления стрессовых ситуаций: Ассертивные действия, Вступление в социальный контакт, Поиск социальной поддержки, Осторожные действия, Импульсивные действия, Избегание, Манипулятивные действия, Асоциальные действия, Агрессивные действия. Данные копинг-стратегии подразделяются на конструктивные (первый - третий тип) и неконструктивные (седьмой – девятый тип). Также, помимо особенностей выраженности копинг-стратегий, методика SACS позволяет оценить общую конструктивность поведения в стрессовых ситуациях посредством подсчета специального индекса.

Опросник «Копинг-поведение в стрессовых ситуациях» позволяет определить особенности выраженности следующих видов копинга: проблемно-ориентированного, эмоционально-ориентированного и ориентированного на избегание, последний также может проявляться в виде избегания с помощью других людей (социальное отвлечение), и избегания, не связанного с ними(отвлечение).

Данные, полученные по результатам первичной диагностики, были обработаны с помощью критерия Краскела-Уоллиса и коэффициента ранговой корреляции Спирмена.

На третьем этапе нами осуществлялся формирующий эксперимент, направленный развитие стрессоустойчивости у будущих водителей автотранспорта. В ходе реализации эксперимента использовался план с предварительным и итоговым тестированием одной группы: O1 X O2 - где O1 – предварительное тестирование; X – воздействие; O2 – итоговое тестирование. В эксперименте участвовали 14 человек – испытуемые с удовлетворительным и неудовлетворительным уровнем стрессоустойчивости. Данные, полученные по итогам повторного тестирования, были обработаны с помощью критерия Вилкоксона.

Четвертый этап заключался в обработке, интерпретации и обобщении полученных данных.

2.2. Анализ и интерпретация результатов исследования копинг-стратегий у будущих водителей автотранспорта с разным уровнем нервно-психической устойчивости

Итоги предварительного анализа диагностических данных показали, что у всех испытуемых результаты соответствуют критериям достоверности. Касательно особенностей выраженности типов нервно-психической устойчивости (НПУ) получены следующие результаты. Данные результаты представлены на рисунке 2.2.1.

Как мы видим из рисунка, в выборке будущих водителей преобладает группа с удовлетворительной нервно-психической устойчивостью (55,9%). Им несколько уступает в численности группа водителей с хорошей НПУ (40,2%), самая малочисленная группа с неудовлетворительной НПУ (3,9%).

Анализируя полученные результаты, мы можем отметить, что в выборке обследованных будущих водителей преобладают лица со средними уровнями развития стрессоустойчивости, и практически отсутствуют с крайне выраженными высокими или низкими уровнями. То есть, среди испытуемых

отсутствуют лица с высокой нервно-психической устойчивостью, и всего лишь 3,9% с неудовлетворительной.

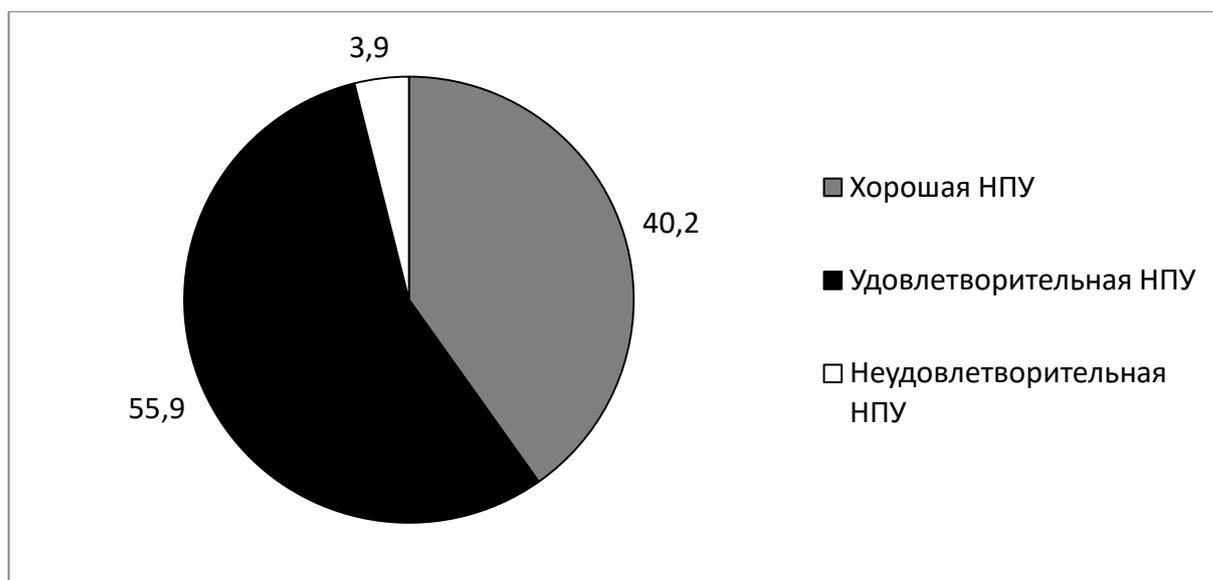


Рис. 2.2.1. Соотношение будущих водителей с разным уровнем нервно-психической устойчивости (%)

Вероятно, причина данного явления кроется в самих особенностях данных типов стрессоустойчивости. В частности, высокая нервно-психическая устойчивость характеризуется низкой вероятностью нарушений психической деятельности и высоким уровнем поведенческой регуляции. Тогда как неудовлетворительная нервно-психическая устойчивость характеризуется склонностью к нарушениям психической деятельности при значительных психических и физических нагрузках. У людей с данным уровнем стрессоустойчивости очень высока вероятность нервно-психических срывов, в связи с этим им рекомендуется дополнительное обследование психиатра, невропатолога.

Таким образом, для высокого уровня нервно-психической устойчивости требуется высокий уровень поведенческой регуляции, и соответственно мы можем сделать вывод о том, что достаточно малое количество людей им обладает. В свою очередь, неудовлетворительная нервно-психическая устойчивость может предвещать серьезные нервно-психологические нарушениями или сопутствовать им. Соответственно, тот факт, что относительно небольшое количество людей их имеет, также объясняет

малочисленность испытуемых с данным типом нервно-психической устойчивости в выборке.

Рассмотрим далее особенности копинг-стратегий у будущих водителей автотранспорта. Особенности выраженности копинг-стратегий, представлены на рисунке 2.2.2.

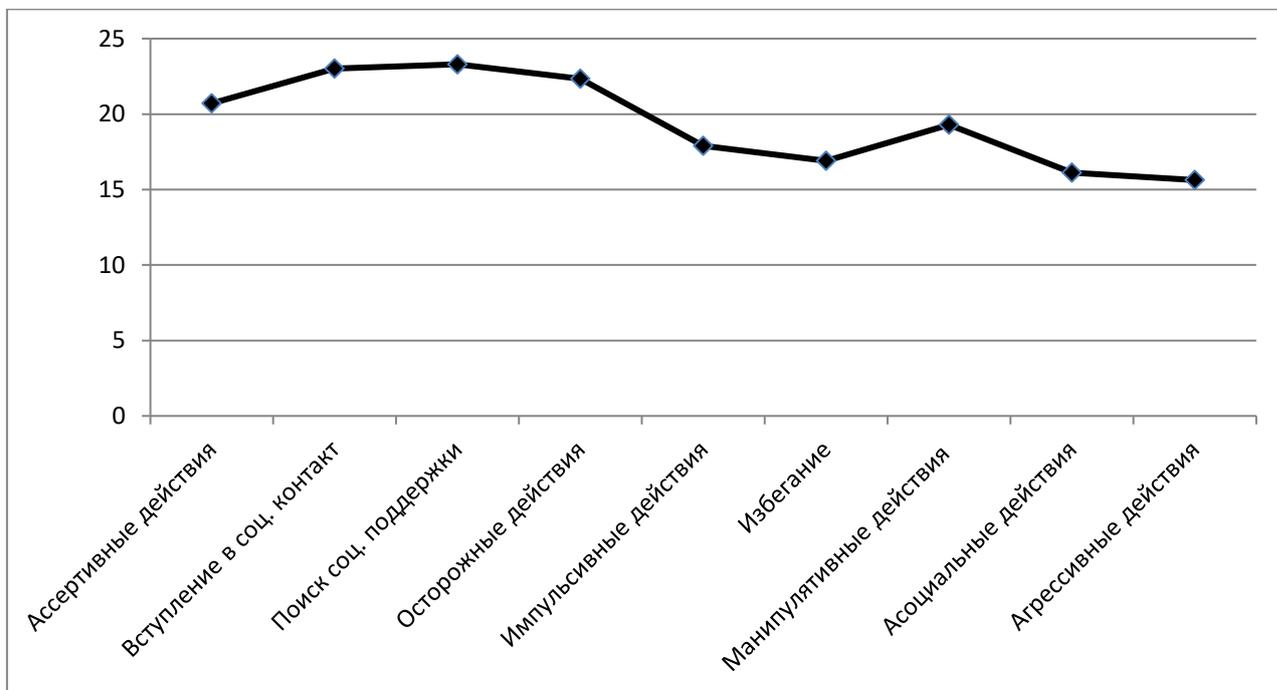


Рис. 2.2.2. Выраженность копинг-стратегий у будущих водителей автотранспорта(\bar{x})

Как мы можем заметить по рисунку 2.2.2, наиболее высокие показатели получены по копингам: ассертивные действия, вступление в социальный контакт, поиск социальной поддержки и осторожные действия. Им по величине несколько уступает копинг манипулятивные действия. На следующем месте по величине показателей находятся копинги: импульсивные действия и избегание. На последнем месте копинги асоциальные и агрессивные действия.

Таким образом, учитывая выраженность средних значений, мы можем сделать вывод о том, что будущие водители при стрессе нацелены, как правило, на использование конструктивных копинг-стратегий. Кроме того, мы можем предположить, что если по каким-то причинам испытуемым в стрессовых ситуациях использование конструктивных копингов будет либо затруднительно, либо по субъективным причинам не выгодно, то они могут прибегнуть к манипуляциям или же использованию нейтральных копинг-

стратегий, таких как: импульсивные действия и избегание. Соответственно, лишь, в крайнем случае, они могут перейти к использованию неконструктивных стратегий.

Также необходимо обратить внимание на то, что стратегия «осторожные действия» у будущих водителей находится на достаточно высоком уровне. Объяснить данное явление мы можем предположением о том, что начинающие водители пока испытывают неуверенность в ситуации вождения автотранспорта, и потому стараются действовать неторопливо, чтобы внимательно оценить обстановку, и тщательно определить каждый шаг действия.

Помимо особенностей преобладания копинг-стратегий, мы оценили также общую конструктивность поведения в стрессовых ситуациях посредством подсчета специального индекса. Таким образом, по результатам его подсчета, нами были выделены группы будущих водителей с разной степенью конструктивности копинга. Результаты распределения отображены на рисунке 2.2.3.

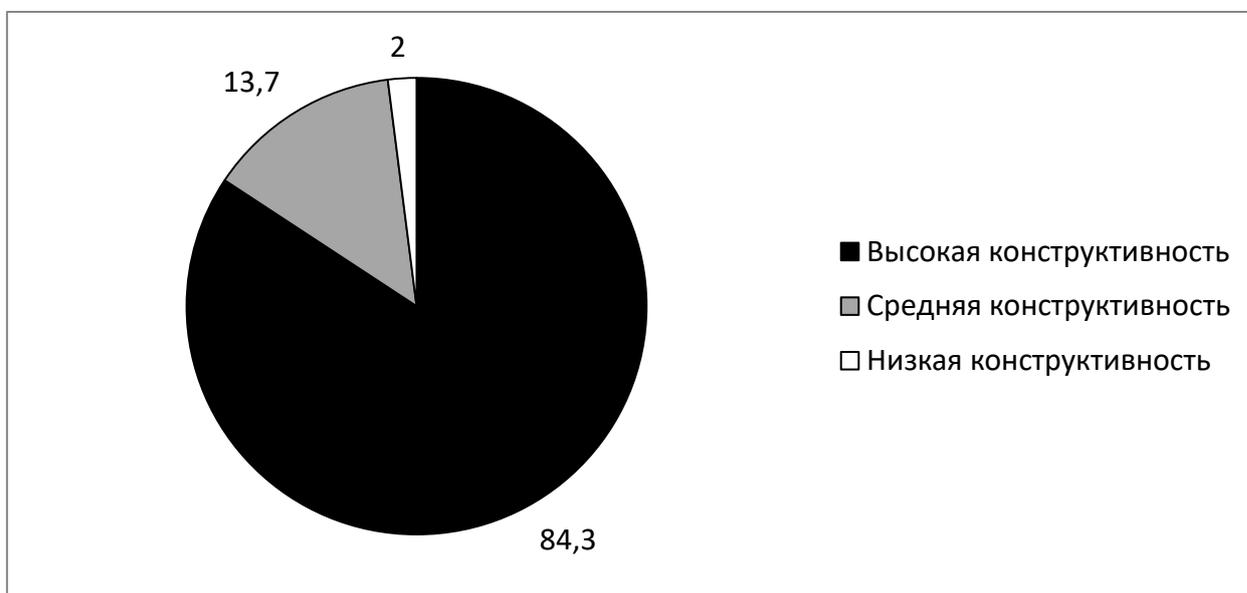


Рис. 2.2.3. Соотношение групп начинающих водителей с разной степенью конструктивности копинга (%)

Как показывает диаграмма, преобладающее количество начинающих водителей (84,3 %) отличаются высокой конструктивностью копинг-поведения, 13,7 % - средней конструктивностью, и 2% - низкой конструктивностью.

Конструктивный копинг, согласно С. Хобфол, характеризуется активным, просоциальным и прямым преодолением стрессовых ситуаций. Таким образом, мы можем сделать вывод о том, у большинства будущих водителей, а именно у тех из них, у кого выявлена высокая конструктивность копинга, вышеуказанные характеристики копинга выражены максимально.

В свою очередь, будущие водители со средней и низкой конструктивностью копинга гораздо в меньшей степени склонны к преодолению стрессовых ситуаций с помощью прямого и просоциального взаимодействия с окружающими людьми.

Перейдем далее к анализу преобладающих типов копинг-поведения у будущих водителей. Выраженность типов копинг-поведения в выборке будущих водителей отображена на рисунке 2.2.4.

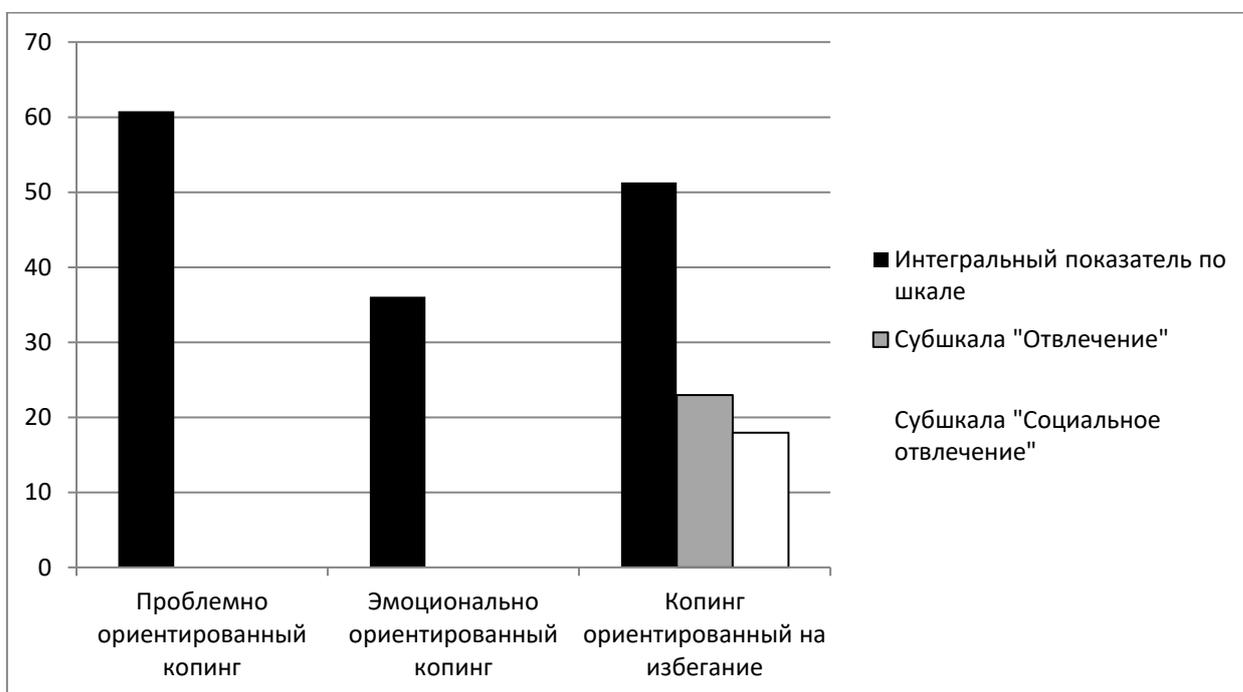


Рис. 2.2.4. Выраженность стратегий копинг-поведения у будущих водителей (\bar{x})

Как показывает рисунок 2.2.4, будущие водители при стрессе, как правило, стремятся к разрешению проблемных ситуаций, вызывающих стресс.

Однако, учитывая, что показатель по копингу, ориентированном на избегание также достаточно высок, мы можем предположить, что будущие водители склонны либо изначально откладывать на некоторое время решение проблемных ситуаций, либо склонны избегать особо сложных и напряженных ситуаций, либо же прибегать к избеганию тогда, когда оно оправдано. Также необходимо отметить, что среди способов избегания стрессовых ситуаций, будущие водители в большей степени предпочитают те, которые не связаны с социальным взаимодействием.

Менее всего испытуемым свойственно эмоциональное реагирование на стрессовую ситуацию, сопровождающееся самообвинениями, а также тревожными и агрессивными реакциями.

Таким образом, по результатам диагностики копинг-стратегий мы можем сделать вывод о том, что для будущих водителей в целом характерны активные, ориентированные на решение проблемы и социально-конструктивные способы преодоления стрессовых ситуаций. Рассмотрим далее, какие копинг-стратегии преобладают у будущих водителей с разным уровнем НПУ. Данные по выраженности копинг-стратегий у будущих водителей с разным уровнем НПУ представлены в таблице 2.2.1.

Таблица 2.2.1.

Выраженность копинг-стратегий у будущих водителей с хорошей, удовлетворительной и неудовлетворительной НПУ (\bar{x})

| | Копинг-стратегии | | | | | | | | |
|--------------------------|------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | АД* | ВСК* | ПСП* | ОД* | ИД* | И* | МД* | АсД* | АгрД* |
| Хорошая НПУ | 21,34 | 23,95 | 23,7 | 22,3 | 16,24 | 15,63 | 18,36 | 14,85 | 13,5 |
| Удовлетворительная НПУ | 20,3 | 22,7 | 23,05 | 22,4 | 17,87 | 17,9 | 19,9 | 16,8 | 16,9 |
| Неудовлетворительная НПУ | 19,25 | 18 | 22,75 | 21,75 | 17 | 17 | 19,25 | 19,25 | 19,25 |

* - Примечание: АД – Ассертивные действия; ВСК – Вступление в социальный контакт; ПСП - Поиск социальной поддержки; ОД - Осторожные действия; ИД - Импульсивные действия; И – Избегание; МД - Манипулятивные действия; АсД - Асоциальные действия; АгрД - Агрессивные действия.

Анализируя показатели по типам копинг-стратегий, представленных в методике SACS, в группах будущих водителей с разным уровнем НПУ мы

можем выявить две важных закономерности. Первая из них состоит в том, что чем выше уровень нервно-психической устойчивости, тем выше показатели по конструктивным просоциальным копинг-стратегиям (ассертивные действия, вступление в социальный контакт, поиск социальной поддержки). Соответственно, вторая, наоборот, состоит в том, что чем ниже уровень нервно-психической устойчивости, тем выше показатели по неконструктивным асоциальным копингам (асоциальные и агрессивные действия). Небольшое исключение в данном наблюдении определяет тот факт, что по копингу манипулятивные действия, относящиеся к неконструктивным копинг-стратегиям, незначительно преобладают показатели в группе испытуемых с удовлетворительной нервно-психической устойчивостью.

Кроме того, необходимо обратить внимание на тот факт, что по показателям нейтральных копинг-стратегий (осторожные, импульсивные действия и избегание), наиболее высокие значения выявлены в группах с удовлетворительным уровнем стрессоустойчивости. Данное наблюдение, в свою очередь, позволяет нам предположить, что испытуемые с удовлетворительным уровнем стрессоустойчивости в большей степени склонны полагаться на себя при решении проблемных стрессовых ситуаций, чем испытуемые с хорошей нервно-психической устойчивостью, таким образом пренебрегая социальной поддержкой, как одним из достаточно существенных факторов в преодолении стресса.

Рассмотрим далее соотношение испытуемых по степени конструктивности копинга в группах будущих водителей с разным уровнем НПУ. Данные особенности отображены в таблице 2.2.2.

Итак, мы можем отметить, что у всех испытуемых с хорошей нервно-психической устойчивостью выявлена высокая конструктивность копинга; 75% испытуемых с удовлетворительной НПУ имеют высокую конструктивность копинга; и только 50% испытуемых с неудовлетворительной НПУ обладают высокой конструктивностью копинг-стратегий.

Соотношение испытуемых по степени конструктивности копинга в группах будущих водителей с разным уровнем нервно-психической устойчивости (%)

| | Высокая конструктивность копинга | Средняя конструктивность копинга | Низкая конструктивность копинга |
|--------------------------|----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| Хорошая НПУ | 100 | - | - |
| Удовлетворительная НПУ | 75 | 23,2 | 1,8 |
| Неудовлетворительная НПУ | 50 | 25 | 25 |

Кроме того, в группах испытуемых с удовлетворительной и неудовлетворительной НПУ в значительной степени различается соотношение представителей со средней и низкой конструктивностью копинга. Так, как мы можем заметить, в группе с неудовлетворительной НПУ несколько (на 1,8%) преобладает количество испытуемых со средней конструктивностью копинга над группой с удовлетворительной НПУ, и значительно преобладает с низкой конструктивностью.

Таким образом, выше представленные результаты дают нам основание полагать, что конструктивные копинг-стратегии способствуют повышению стрессоустойчивости.

Рассмотрим далее особенности копинг-поведения у будущих водителей с разным уровнем НПУ. Данные особенности отображены в таблице 2.2.3.

Как мы можем заметить по данным, отображенным в таблице 2.2.3, наиболее высокие показатели по проблемно-ориентированному копингу выявлены в группе будущих водителей с удовлетворительной НПУ. Кроме того, в данной группе водителей также выявлены самые высокие показатели по копингу, ориентированному на избегание, а также таким его разновидностям как отвлечение и социальное отвлечение.

В группе будущих водителей с неудовлетворительной НПУ наблюдаются самые низкие показатели по проблемно-ориентированному копингу, и самые высокие по эмоционально-ориентированному.

Выраженность типов копинг-поведения у будущих водителей с разным уровнем нервно-психической устойчивости (\bar{x})

| | Типы копинг-поведения | | | | |
|--------------------------|-----------------------|-------|-------------------------|------------|-----------------------|
| | ПОК* | ЭОК* | КОИ* | | |
| | | | Интегральный показатель | Отвлечение | Социальное Отвлечение |
| Хорошая НПУ | 60,4 | 31,2 | 50,14 | 21,9 | 17,9 |
| Удовлетворительная НПУ | 61,56 | 38,9 | 52,26 | 23,6 | 18,26 |
| Неудовлетворительная НПУ | 53,75 | 45,75 | 50 | 23,25 | 14 |

* - Примечание: ПОК – проблемно-ориентированный копинг; ЭОК - эмоционально-ориентированный копинг; КОИ - копинг, ориентированный на избегание.

Таким образом, вышеприведенные результаты позволяют нам сделать вывод о том, что основное отрицательное влияние на уровень стрессоустойчивости оказывает эмоционально-ориентированное копинг-поведение, сопровождающееся самообвинениями, а также тревожными и агрессивными реакциями. Помимо этого, негативное влияние на стрессоустойчивость может оказывать копинг, ориентированный на избегание, однако гораздо в меньшей степени, чем эмоционально-ориентированный копинг.

Следовательно, чем ниже показатели по эмоционально-ориентированному копингу, а также избеганию, и чем выше показатели по проблемно-ориентированному копингу, тем более конструктивным будет копинг-поведение в целом. В свою очередь, чем более конструктивным будет копинг-поведение, тем выше будет уровень нервно-психической устойчивости.

В целом, итоги предварительного анализа результатов дают нам основания предполагать, что копинг-стратегии имеют тесную взаимосвязь с уровнем стрессоустойчивости. Данная взаимосвязь выражается в том, что чем более продуктивны копинг-стратегии, тем выше уровень стрессоустойчивости, и соответственно, чем они менее продуктивны, тем стрессоустойчивость ниже. Для того чтобы уточнения нашего предположения, мы воспользовались методами математико-статистической обработки данных. Ими выступили

критерий Краскела-Уоллиса и Коэффициент ранговой корреляции Спирмена. Данные методы обработки являются непараметрическими, их выбор обусловлен тем, что в результате предварительной обработки данных нами выявлено, что распределение величин не соответствует закону нормального распределения.

В результате математико-статистической обработки данных посредством критерия Краскела-Уоллиса нами были выделены основные различия в группах будущих водителей с разным уровнем НПУ по копинг-стратегиям. Результаты математического анализа посредством критерия Краскела-Уоллиса представлены в приложении 4. Основные различия, полученные по результатам математической обработки, отображены в таблице 2.2.4.

Таким образом, посредством критерия Краскела-Уоллиса были выявлены различия на высоком уровне значимости в группах испытуемых с разным уровнем НПУ по таким параметрам как: агрессивные действия, индекс конструктивности копинга и эмоционально-ориентированный копинг.

Характер различий, относительно параметров агрессивные действия и эмоционально-ориентированный имеет обратно пропорциональную зависимость, выражающуюся в том, что чем выше показатели по данным параметрам, тем ниже стрессоустойчивость. Соответственно, чем ниже показатели по вышеуказанным копингам, тем выше уровень нервно-психической устойчивости.

В свою очередь различия относительно уровня нервно-психической устойчивости и индекса конструктивности копинга имеют прямо пропорциональный характер, а именно: чем выше конструктивность копинга, тем, в свою очередь, и выше уровень нервно-психической устойчивости.

Помимо этого, были выявлены различия на достоверном уровне значимости по копингам: вступление в социальный контакт, импульсивные действия и социальное отвлечение.

Таблица 2.2.4.

Значимые различия, выявленные посредством критерия Краскела-Уоллиса в группах будущих водителей с разным уровнем нервно-психической устойчивости.

| | | Средний ранг | Н | Р |
|---|--------------------------|--------------|--------|----------|
| Вступление в социальный контакт | Хорошая НПУ | 58,52 | 8,628 | 0,013** |
| | Удовлетворительная НПУ | 48,95 | | |
| | Неудовлетворительная НПУ | 15,88 | | |
| Импульсивные действия | Хорошая НПУ | 42,48 | 6,812 | 0,033** |
| | Удовлетворительная НПУ | 58,18 | | |
| | Неудовлетворительная НПУ | 48,88 | | |
| Избегание | Хорошая НПУ | 43,01 | 5,780 | 0,056* |
| | Удовлетворительная НПУ | 57,51 | | |
| | Неудовлетворительная НПУ | 52,88 | | |
| Асоциальные действия | Хорошая НПУ | 43,88 | 5,118 | 0,077* |
| | Удовлетворительная НПУ | 55,89 | | |
| | Неудовлетворительная НПУ | 67,13 | | |
| Агрессивные действия | Хорошая НПУ | 37,16 | 16,319 | 0,000*** |
| | Удовлетворительная НПУ | 60,78 | | |
| | Неудовлетворительная НПУ | 66,25 | | |
| Индекс конструктивности копинга | Хорошая НПУ | 68,85 | 24,4 | 0,000*** |
| | Удовлетворительная НПУ | 40,74 | | |
| | Неудовлетворительная НПУ | 27 | | |
| Эмоционально-ориентированный копинг | Хорошая НПУ | 34,73 | 24,622 | 0,000*** |
| | Удовлетворительная НПУ | 61,17 | | |
| | Неудовлетворительная НПУ | 85,63 | | |
| Социальное отвлечение | Хорошая НПУ | 50,78 | 6,880 | 0,032** |
| | Удовлетворительная НПУ | 54,60 | | |
| | Неудовлетворительная НПУ | 14,75 | | |
| Примечание: $p \leq 0,01$ - ***; $p \leq 0,05$ - **; $p \leq 0,1$ - * | | | | |

Анализ различий в группах будущих водителей с разным уровнем НПУ по копингу вступление в социальный контакт также показывает наличие прямо пропорциональной зависимости, выражающейся в том, что чем выше показатели по данному типу копинга, тем выше уровень НПУ.

Однако относительно различий по копингам импульсивные действия и социальное отвлечение, результаты статистического анализа показывают наличие наиболее высоких показателей в группе с удовлетворительной нервно-психической устойчивостью.

Также, на уровне статистической тенденции были выявлены различия в группах будущих водителей с разным уровнем НПУ по копингам избегание и асоциальные действия.

Относительно копинга избегание наиболее высокие показатели выявлены в группе с удовлетворительной НПУ, несколько ниже в группе с неудовлетворительной НПУ, и самые низкие у испытуемых с хорошей НПУ.

Различия по копингу асоциальные действия имеют обратно пропорциональный характер, выражающийся в том, что чем выше показатели по данному копингу, тем ниже уровень стрессоустойчивости.

Таким образом, результаты математико-статистической обработки посредством критерия Краскела-Уоллиса позволяют нам сделать вывод о том, что продуктивные копинги, связанные с прямым просоциальным взаимодействием с окружающими, способствуют повышению стрессоустойчивости. В свою очередь копинг-стратегии, имеющие асоциальную направленность, оказывают негативное влияние на стрессоустойчивость. В целом, данные результаты вполне закономерны, так как при просоциальном взаимодействии с окружающими у человека есть возможность расширить сеть социальной поддержки, которая, по мнению ряда исследователей [18], является достаточно весомым ресурсом в борьбе со стрессом.

Кроме того, мы можем сделать вывод о том, что эмоционально-ориентированный копинг также достаточно негативно сказывается на стрессоустойчивости. Причиной этого может быть то, что в стрессовых ситуациях люди, прибегающие к данному копингу концентрируют в большей степени внимание на себе и своих собственных недостатках, вместо концентрации на поиске путей решения проблемы.

Также, исходя из результатов статистического анализа относительно того, что у будущих водителей с удовлетворительной НПУ выявлены наиболее высокие показатели по копингам импульсивные действия, избегание и социальное отвлечение, мы можем предположить, что именно частое

прибегание к данным копингам может служить препятствием для вышеуказанной группы испытуемых в достижении более высокого уровня стрессоустойчивости. Препятствием в том смысле, что избегание проблемных ситуаций любыми способами дает лишь временное облегчение, а саму проблему зачастую не решает, и даже оттягивает процесс её решения на неопределенный срок. В свою очередь, осознание нерешенной проблемы также может вызывать у человека тревогу разной степени выраженности, в зависимости от индивидуальных особенностей, и таким образом стресс будет не преодолеваться, а несколько снижаться и поддерживаться на определенном уровне.

Далее, мы проверили изучаемые показатели на предмет взаимосвязей. Методом проверки выступил коэффициент ранговой корреляции Спирмена. Результаты корреляционного анализа представлены в приложении 8. Значимые корреляционные взаимосвязи отображены на рисунке 2.2.5.

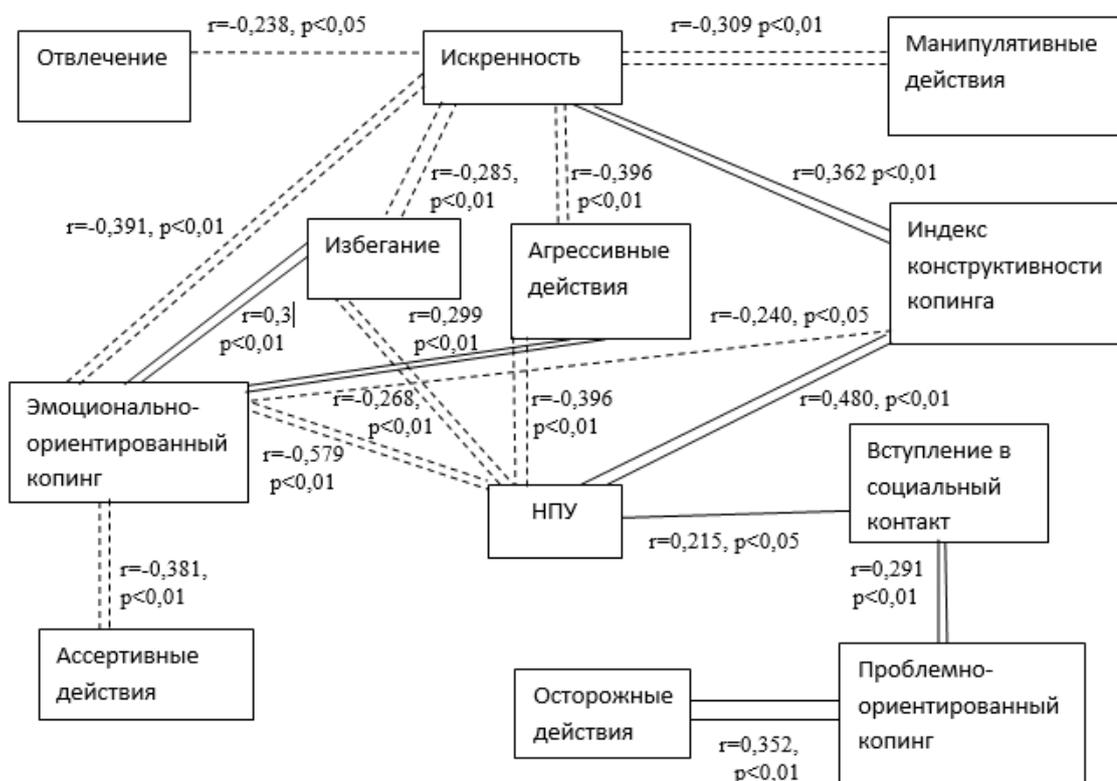


Рис. 2.2.5. Корреляционная плеяда по показателям нервно-психической устойчивости и копинг-стратегиям

По рисунку 2.2.5 мы можем заметить, что шкала искренности методики диагностики нервно-психической устойчивости «Прогноз - 2» В.Ю. Рыбникова на высоком уровне значимости положительно взаимосвязана с индексом конструктивности копинга ($r=0,362$, $p<0,01$), отрицательно с избеганием ($r=-0,285$, $p<0,01$), агрессивными ($r=-0,287$, $p<0,01$) и манипулятивными действиями ($r=-0,309$, $p<0,01$). На достоверном уровне значимости шкала искренности отрицательно взаимосвязана с копингом отвлечение ($r=-0,238$, $p<0,05$).

Данный результат вполне закономерен, так как шкала искренности, по сути, отображает степень искренности испытуемого не только по отношению к диагностике и исследователю, но и к самому себе, а также косвенно указывать на степень адекватности его самооценки. Например, если человек честен по отношению к окружающим, то это не позволит ему прибегнуть к манипулятивным действиям, так как это взаимоисключающие явления. Также, честность по отношению к себе самому позволяет человеку трезво оценить свои качества и возможности, и благодаря этому выстроить конструктивное взаимодействие с окружающими. В свою очередь, способность налаживать конструктивное взаимодействие с людьми существенно повышает конструктивность копинга, базирующегося именно на том, что конструктивные копинги (ассертивность, вступление в социальный контакт, поиск социальной поддержки) преобладают над неконструктивными (манипулятивные, асоциальные и агрессивные действия).

Рассматривая взаимосвязь искренности с избеганием, мы можем предположить, что в её основе лежит действие с механизмов психологической защиты, например отрицания или рационализации. Прибегая к которым, в стрессовой ситуации человек может убеждать себя, либо в том, что он решит проблему позже, и для этого у него достаточно времени, либо, что стоит отстраниться на время и проблема решится сама собой, либо, что она не решаема вовсе.

Также выявлено, что нервно-психическая устойчивость на высоком уровне значимости положительно взаимосвязана с индексом конструктивности копинга ($r=0,480$, $p<0,01$), и отрицательно с избеганием ($r=-0,268$, $p<0,01$), эмоционально-ориентированным копингом ($r=-0,579$, $p<0,01$) и агрессивными действиями ($r=-0,396$, $p<0,01$).

На достоверном уровне значимости нервно-психическая устойчивость положительно взаимосвязана с вступлением в социальный контакт ($r=0,215$, $p<0,05$).

Объясняться данные взаимосвязи между нервно-психической устойчивостью могут тем, что, по мнению многих ученых, на уровень стрессоустойчивости влияют копинг-стратегии (Р. Лазарус, Н. Сирота), и чем они конструктивней, тем выше уровень стрессоустойчивости. В свою очередь, конструктивные копинг-стратегии – это стратегии, связанные с активным преодолением проблемных ситуаций и просоциальным взаимодействием с окружающими людьми. Однако избегание существенно снижает активность в решении проблемных ситуаций, а просоциальному взаимодействию вредит агрессия.

Копинг вступление в социальный контакт, в свою очередь, положительно на высоком уровне значимости взаимосвязан с проблемно-ориентированным копингом ($r=0,291$, $p<0,01$). Последний - на высоком уровне значимости положительно взаимосвязан с осторожными действиями ($r=0,352$, $p<0,01$).

Данные взаимосвязи также могут объясняться тем, что социальные кооперации повышают эффективность разрешения проблемных ситуаций, однако сам процесс разрешения требует осторожности и осмотрительности.

Вышеупомянутый эмоционально-ориентированный копинг также на высоком уровне значимости положительно взаимосвязан с копингами избегание ($r=0,3$, $p<0,01$), агрессивные действия ($r=0,299$, $p<0,01$), и отрицательно с копингом ассертивные действия ($r=-0,381$, $p<0,01$). Также эмоционально-ориентированный копинг на достоверном уровне значимости

отрицательно взаимосвязан с индексом конструктивности копинга ($r=-0,240$, $p<0,05$).

Данные взаимосвязи могут быть объяснены через особенности проявления самого эмоционально-ориентированного копинга, выражающегося в самообвинениях, тревожных и агрессивных реакциях. То есть, человек, прибегающий к данному копингу, в большей степени концентрируется на собственных недостатках вместо решения проблемы, либо же из-за самообвинений теряет уверенность в себе как в человеке способном решать проблемы, и все это в совокупности снижает конструктивность копинга.

Таким образом, результаты математико-статистической обработки показывают, что чем выше уровень стрессоустойчивости, тем более конструктивны копинг-стратегии.

2.3. Организация, внедрение коррекционно-развивающей программы и оценка её эффективности

В целях повышения стрессоустойчивости у будущих водителей, нами была разработана и апробирована особая социально-психологическая технология развития стрессоустойчивости у будущих водителей автотранспорта. Данная социально-психологическая технология представляет собой комплекс диагностических и коррекционных процедур, направленных на повышение стрессоустойчивости будущих водителей, где одним из немаловажных факторов положительных изменений являются социально-психологические явления (групповая сплоченность, поддержка, интерперсональное влияние и т.п.) и отношения. Цели, задачи, методы и техники данной технологии формировались с учетом результатов анализа научных исследований относительно факторов, влияющих на уровень стрессоустойчивости, а также характера деятельности водителя, специфики стрессоров, сопровождающих процесс вождения.

Так, анализ медицинских и психологических исследований показал, что вождение автомобиля, сопровождается действием на водителей множества самых различных стрессоров (подробнее стресс-факторы, сопровождающие процесс вождения автотранспорта описаны в параграфе 1.2), которые способны вызывать у них достаточно сильное нервно-психическое напряжение. Таким образом, данный факт обуславливает необходимость обучения водителей конструктивным, простым, быстрым и эффективным методам снятия данного напряжения. На настоящий момент исследователями выявлено достаточно большое количество методов, эффективных при снятии нервно-психического напряжения. Особое место среди них занимают методы психофизиологической саморегуляции. В свою очередь, среди методов психофизиологической саморегуляции, приносящих наиболее быстрый результат при снятии нервно-психического напряжения можно выделить: медитацию и прогрессивную мышечная релаксация Э. Джекобсона.

Однако характер деятельности водителя, динамика процесса вождения, а также, зачастую, невозможность прервать его в любой момент по собственному желанию, не позволяют использовать многие методы психофизиологической саморегуляции непосредственно при вождении. Следовательно, это обуславливает необходимость обучения водителей в довершении к вышеуказанным методам, также методам, способным стабилизировать психофизиологическое состояние уже непосредственно в процессе вождения. Таких методов в психологии известно немного. Наиболее известным из них, а также простым и эффективным является диафрагмальное дыхание.

Учитывая тот факт, что переживание стресса зачастую сопровождается негативными эмоциями, а возникновение эмоций, в основном обусловлено интерпретацией человеком, происходящих с ним событий, мы сделали вывод, что обучение будущих водителей методам когнитивной реструктуризации будет как нельзя уместным. Тем более, что некоторые элементы данных методов также можно будет задействовать и при вождении автотраспорта.

Также, беря во внимание научные данные относительно того, что характер совладания со стрессом зачастую обусловлен применением копинг-стратегий, а также, что продуктивные проблемно-ориентированные копинг-стратегии в большей степени способствуют снижению стресса, мы пришли к выводу о необходимости их развития у будущих водителей.

В довершении ко всему, мы руководствовались научными исследованиями, показавшими, что лучше всего переносят стресс люди, имеющие широкую сеть социальной поддержки [50]. Таким образом, мы пришли к необходимости повышения у будущих водителей коммуникативной компетентности, которая по нашему предположению, должна была поспособствовать расширению у них сети социальной поддержки, а также развитию умения устанавливать с окружающими людьми конструктивное взаимодействие.

Технология включает следующие компоненты:

- 1) разработка диагностического инструментария по проблеме стрессоустойчивости будущих водителей;
- 2) диагностика уровня стрессоустойчивости и копинг-стратегий будущих водителей на этапе поступления в автошколу;
- 3) разработка коррекционно-развивающей программы, направленной на повышение стрессоустойчивости у будущих водителей автотранспорта.
- 4) внедрение данной технологии в практику автошкол Белгородской области.

Диагностический инструментарий, направленный на выявление уровня стрессоустойчивости, и преобладающих копинг-стратегий, должен отвечать критериям, во-первых, надежности и валидности; во-вторых, соответствовать целям и задачам исследования; в-третьих, комплексно и дифференцированно описывать изучаемые параметры. В нашем исследовании использовались методики: «Прогноз – 2» В.Ю. Рыбникова; «Стратегии преодоления стрессовых ситуаций (SACS)» С. Хобфолла, в адаптации Н.Е. Водопьяновой и Е.С.

Старченковой; «Копинг-поведение в стрессовых ситуациях» С. Нормана, Д.Ф. Эндлера, Д.А. Джеймса, М.И. Паркера в адаптации Т.А. Крюковой. В целом, данные методики отвечают вышеуказанным требованиям.

Целью коррекционно-развивающей программы: повышение стрессоустойчивости у будущих водителей автотранспорта.

Задачи программы:

- 1) обучение способам психической саморегуляции;
- 2) обучение управлению эмоциональным состоянием посредством контроля автоматических мыслей;
- 3) формирование продуктивных копинг-стратегий;
- 4) коррекция самооценки;
- 5) обучение решению проблемных ситуаций.

Наша коррекционно-развивающая программа подразумевает:

- индивидуальную коррекцию – развитие способности к осознанной саморегуляции, формирование рефлексивной позиции по осознанию собственных автоматических мыслей, эмоций, личностных качеств, поведенческого репертуара решения проблемных ситуаций, и соответственно его коррекция.

- социальную коррекцию – коррекция имеющихся в опыте способов взаимодействия с окружающими людьми, что, по нашему мнению, способствует расширению круга общения испытуемых, который, в свою очередь, может стать ресурсом для преодоления стресса.

Коррекционно-развивающее взаимодействие строится на следующих принципах:

1. Принцип единства теории практики.
2. Принцип «от простого к сложному»
3. Принцип единства диагностики и коррекции.
4. Деятельностный принцип.
5. Принцип системности.
6. Принцип активности.

Программа включает следующие элементы:

- лекции;
- практические тренинги.

Для достижения наибольшей эффективности программы, следует проводить её по определенным смысловым блокам и последовательным этапам.

Этапы проведения занятий подразумевают: 1) внедрение коррекционно-развивающих мероприятий, оценку их выполнения и корректировку в случае необходимости; 2) закрепление достигнутых результатов и дальнейшую реализацию программных мероприятий.

Программа рассчитана на группы от 5 до 15 человек, в возрасте от 15 до 55 лет. Тематическое планирование коррекционно-развивающей программы представлено в приложении 6.

Помимо коррекционно-развивающей программы, нами также были разработаны рекомендации для психологов по повышению стрессоустойчивости у водителей автотранспорта. Рекомендации представлены в приложении 7.

Данная программа была нами экспериментально апробирована на группе будущих водителей, отобранных по итогам первичной диагностики. В данную группу вошли 14 человек - испытуемые с удовлетворительным и неудовлетворительным уровнем стрессоустойчивости. Режим работы группы: 10 занятий, длительностью 1,5-2 часа, с периодичностью один раз в неделю. Экспериментальный план реализовывался по схеме: O1 X O2 (где O1 – предварительная диагностика; X – воздействие; O2 – итоговая диагностика).

После окончания эксперимента нами был проведен сравнительный анализ результатов первичной и повторной диагностики, а также посредством T-критерия Вилкоксона выявлены статистически значимые различия по ряду изучаемых параметров. Результаты обработки посредством критерия Вилкоксона представлены в приложении 5.

Рассмотрим далее результаты нашего анализа. Начнем рассмотрения особенностей развития нервно-психической устойчивости на периоды

предварительной и итоговой диагностики. Числовые данные, отображающие особенности развития стрессоустойчивости в экспериментальной выборке на указанные периоды, представлены в таблице 2.3.1.

Таблица 2.3.1.

Особенности выраженности и соотношение представителей экспериментальной группы по уровням нервно-психической устойчивости на периоды предварительной и итоговой диагностики.

| | Предварительное тестирование | | Итоговое тестирование | |
|--|------------------------------|-----------|-----------------------|-----------|
| | % | Ср. знач. | % | Ср. знач. |
| Хорошая нервно-психическая устойчивость | 0 | 3 | 0 | 3,78 |
| Удовлетворительная нервно-психическая устойчивость | 71,4 | | 100 | |
| Неудовлетворительная нервно-психическая устойчивость | 28,6 | | 0 | |

Таким образом, результаты итогового тестирования позволяют нам отметить у будущих водителей наличие определенной положительных изменений относительно степени развития стрессоустойчивости. Данные изменения выражаются, во-первых, в том, что в экспериментальной выборке будущих водителей полностью сократилось количество водителей с неудовлетворительной, и существенно возросло с удовлетворительной стрессоустойчивостью (на 28,6 %); испытуемых с хорошим уровнем стрессоустойчивости на момент итогового тестирования так и не выявлено. Во-вторых, в некоторой степени возрос показатель среднего значения по уровню стрессоустойчивости.

Данные выводы также подкрепляют результаты математико-статистической обработки посредством Т-критерия Вилкоксона, свидетельствующие о наличии статистически значимых различий на высоком уровне значимости ($Z=-3,317$; $p=0,001$). Характер ранговых различий (Сумма отрицательных рангов (далее, $\Sigma_{ор}$) = 0; Сумма положительных рангов ($\Sigma_{пр}$) =

66), выявленных данным критерием, свидетельствует о возрастании нервно-психической устойчивости к моменту завершения эксперимента.

Перейдем далее к анализу выраженности копинг-стратегий на периоды предварительной и итоговой диагностики. Средние значения по копинг-стратегиям на указанные периоды представлены на рисунке 2.3.1.

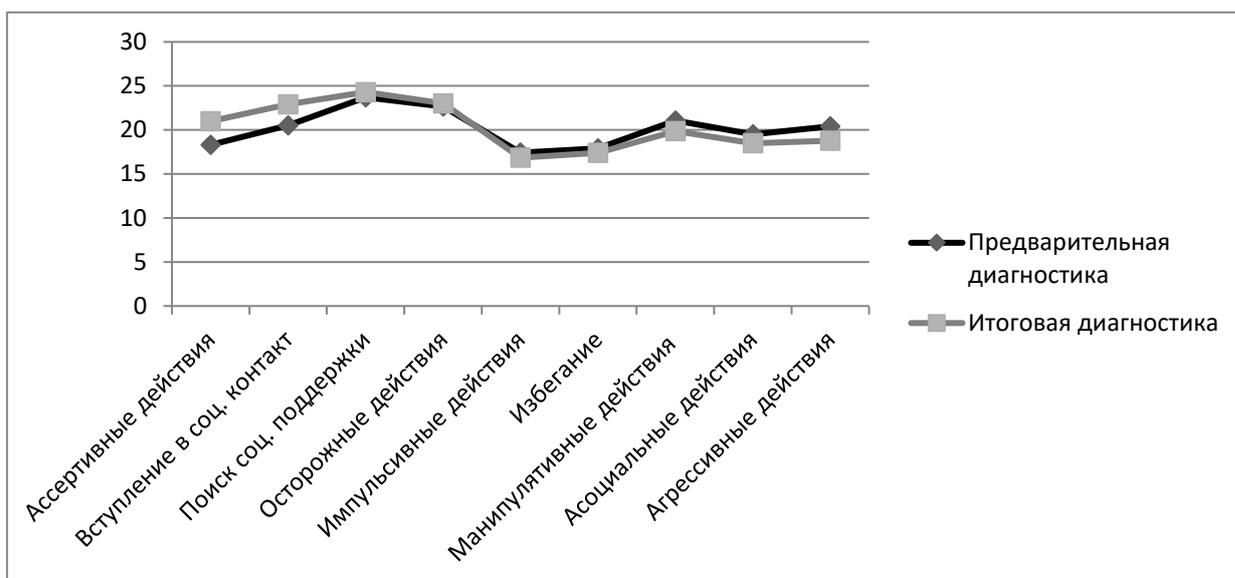


Рис. 2.3.1. Выраженность копинг-стратегий у будущих водителей на периоды предварительной и итоговой диагностики (\bar{x}).

Анализ средних значений, представленных на рисунке 2.3.1, позволяет нам отметить наличие наиболее значимых различий на заявленные периоды только по типам копинг-стратегий: вступление в социальный контакт, ассертивные и агрессивные действия. Относительно копинг-стратегий ассертивные действия и вступление в социальный контакт показатели несколько возросли, тогда как по копингу агрессивные действия уменьшились.

Однако в результате математико-статистической обработки посредством Т-критерия Вилкоксона нами было выявлено гораздо большее количество статистически значимых различий, а именно по копингам: ассертивные действия ($Z=-3,09$; $p=0,002$), вступление в социальный контакт ($Z=-3,210$; $p=0,001$), поиск социальной поддержки ($Z=-1,994$; $p=0,046$), манипулятивные ($Z=-2,534$; $p=0,011$), асоциальные ($Z=-1,796$; $p=0,072$) и агрессивные ($Z=-2,687$; $p=0,007$) действия.

Характер ранговых различий показывает увеличение показателей к моменту завершения эксперимента по копингам: ассертивные действия ($\Sigma op = 0$; $\Sigma пр = 78$), вступление в социальный контакт ($\Sigma op = 0$; $\Sigma пр = 91$), поиск социальной поддержки ($\Sigma op = 0$; $\Sigma пр = 28$). Снижение показателей выявлено по копинг-стратегиям: манипулятивные ($\Sigma op = 66$; $\Sigma пр = 0$), асоциальные ($\Sigma op = 37,5$; $\Sigma пр = 7,5$) и агрессивные действия ($\Sigma op = 71,5$; $\Sigma пр = 6,5$).

Таким образом, результаты математико-статистической обработки позволяют нам сделать вывод о том, копинг-поведение будущих водителей стало более социально конструктивным за счет укрепления у них просоциальных копинг-стратегий, и ослабления асоциальных.

Данная положительная динамика, по нашему мнению, может быть вызвана комплексным действием ряда коррекционных вмешательств, таких как: обучение методам психофизиологической саморегуляции, когнитивной реструктуризации, а также тренинга коммуникативных навыков. Действие данных вмешательств мы можем объяснить следующим образом: методы психофизиологической саморегуляции и когнитивной реструктуризации могли способствовать снижению тревожности и агрессивности у будущих водителей, в свою очередь, тренинг коммуникативных навыков мог способствовать осознанию у них неконструктивных способов взаимодействия с окружающими, и обучению приемам конструктивного общения. Соответственно, снижение тревожности и агрессивности, а также развитие навыков конструктивного взаимодействия с окружающими людьми могли способствовать возрастанию ассертивности у будущих водителей.

Кроме того, на вышеуказанные параметры могли оказать положительное влияние механизмы лечебного воздействия психокоррекционной группы, а именно: внушение надежды, универсальность страданий, альтруизм, развитие техники межличностного общения, имитационное поведение, интерперсональное влияние, групповая сплоченность. Данные лечебные механизмы также могли способствовать развитию коммуникативных навыков у испытуемых.

Также необходимо отметить, что на развитие ассертивности могли повлиять факторы не связанные с психокоррекцией. Так, например, к моменту итоговой диагностики будущие водители находились на пороге окончания обучения в автошколе, соответственно их водительские знания, умения и навыки были уже существенно выше, чем вначале. В свою очередь улучшение знаний, умений и навыков, а также осознание того, что они могут справиться с гораздо большим количеством трудных ситуаций на дороге в совокупности могли способствовать увеличению их уверенности в себе.

Перейдем далее к анализу показателей по общей конструктивности копинга у испытуемых на периоды предварительной и итоговой диагностики. Для этого рассмотрим подробнее данные, приведенные в таблице 2.3.2.

Таблица 2.3.2.

Особенности выраженности и соотношение представителей экспериментальной группы по степени конструктивности копинга на периоды предварительной и итоговой диагностики.

| | Предварительная диагностика | | Итоговая диагностика | |
|----------------------------------|-----------------------------|-----------|----------------------|-----------|
| | % | Ср. знач. | % | Ср. знач. |
| Высокая конструктивность копинга | 57,1 | 1,09 | 64,26 | 1,17 |
| Средняя конструктивность копинга | 28,6 | | 28,6 | |
| Низкая конструктивность копинга | 14,3 | | 7,14 | |

Данные таблицы 2.3.2 также позволяют нам отметить наличие определенной положительной динамики в развитии общей конструктивности копинга. Об этом свидетельствует, во-первых, изменение соотношения численности испытуемых в подгруппах с разной степенью конструктивности копинга к периоду завершения эксперимента, выражающееся в увеличении количества испытуемых с высокой конструктивностью копинга, и снижении количества с низкой конструктивностью. Во-вторых, некоторое возрастание среднего значения по индексу конструктивности копинга.

Результаты математико-статистической обработки подтверждают наши наблюдения и выводы. Они показывают наличие статистически значимых различий на достоверном уровне значимости по данному параметру ($Z=-2,028$, $p=0,043$; $\Sigma op = 0$, $\Sigma пр = 105$).

В целом, данные результаты вполне закономерны, так как общая конструктивность копинга строится на преобладании показателей по конструктивным копинг-стратегиям (ассертивные действия, вступление в социальный контакт, поиск социальной поддержки) над неконструктивными (манипулятивные, асоциальные и агрессивные действия). В свою очередь, нами уже ранее установлен факт увеличения показателей по конструктивным копингам, и снижения по неконструктивным у представителей экспериментальной выборки.

Рассмотрим далее особенности копинг-поведения у представителей экспериментальной группы на периоды до и после эксперимента. Данные особенности отображены в таблице 2.3.3.

Таблица 2.3.3.

Выраженность типов копинг-поведения у будущих водителей на периоды предварительной и итоговой диагностики (\bar{x})

| | ПОК | ЭОК | КОИ | СО | ССО |
|-----------------------------|------|------|-------|-------|-------|
| Предварительная диагностика | 57,8 | 44,7 | 50,85 | 24 | 16,5 |
| Итоговая диагностика | 58,4 | 43,6 | 50 | 23,07 | 16,07 |

* - Примечание: ПОК – проблемно-ориентированный копинг; ЭОК - эмоционально-ориентированный копинг; КОИ - копинг, ориентированный на избегание.

Как показывают данные таблицы 2.3.4, у испытуемых наблюдаются определенные различия в результатах предварительной и итоговой диагностики. Они выражаются в том, что к моменту окончания эксперимента снизились показатели по эмоционально-ориентированному копингу, копингу ориентированному на избегание, отвлечению и социальному отвлечению, а также возросли показатели по проблемно-ориентированному копингу.

В свою очередь, итоги математико-статистического анализа показали, что не все выявленные нами различия являются статистически значимыми. То есть

среди всех вышеуказанных типов копинг-поведения, статистически значимые различия выявлены только по проблемно ориентированному ($Z=-2,714$; $p=0,007$) и эмоционально ориентированному копингам ($Z=-2,877$, $p=0,004$), а также отвлечению ($Z=-2,410$; $p=0,016$). По копингу ориентированному на избегание и социальному отвлечению выявлены различия лишь на уровне статистической тенденции.

Ранговые различия показывают, что показатели значимо снизились по эмоционально ориентированному копингу (Σ ор = 105; Σ пр = 0) и отвлечению (Σ ор = 28; Σ пр = 0), а возросли по проблемно ориентированному копингу (Σ ор = 0; Σ пр = 91).

Полученные результаты, как мы предполагаем, могут вызваны рядом психокоррекционных вмешательств, среди которых: обучение методам психофизиологической саморегуляции, когнитивной реструктуризации, и способам преодоления стрессовых ситуаций. Положительное действие методов психофизиологической саморегуляции и когнитивной реструктуризации может проявляться в снижении психоэмоционального напряжения, что в свою очередь могло повлечь за собой снижение показателей по эмоционально ориентированному копингу. Соответственно, стабилизация психоэмоционального состояния в совокупности с новыми знаниями о способах преодоления стрессовых ситуаций могли способствовать тому, что испытуемые стали более активными в решении проблемных ситуаций. Таким образом вследствие этого возросли их показатели проблемно ориентированному копингу и снизились по отвлечению, которое является одним из проявлений избегающего копинга.

Отсутствие значимых различий по другим параметрам, а именно по избеганию, осторожным, импульсивным действиям и социальному отвлечению, по нашему предположению может быть связано с тем, что данные копинги являются поведенческими привычками, закреплявшимися у испытуемых достаточно долгое время, и для изменений по ним прошло ещё недостаточно времени. Кроме того, некоторые из них, в частности осторожные действия,

являются для будущих водителей на настоящий момент полезным способом адаптации к вождению автомобиля в условиях города.

Подводя итоги анализа результатов формирующего эксперимента, мы можем сделать вывод о том, что стрессоустойчивость у будущих водителей значимо возросла, а копинг-поведение в целом стало более социально конструктивным и активным в решении проблемных ситуаций. Наиболее вероятно, что этому способствовали определенные тренинговые вмешательства, среди которых: обучение методам психофизиологической саморегуляции, когнитивной реструктуризации, конструктивного общения и способам преодоления стрессовых ситуаций. Кроме того, положительный эффект могли оказать факторы, связанные с групповым взаимодействием (например, групповая поддержка), а также накопленные в процессе обучения профессиональные знания, умения и навыки.

В целом, полученные результаты позволяют нам сделать вывод, что данная технология доказала свою эффективность, а значит наша гипотеза подтвердилась.

Заключение

В работе представлено исследование эффективности разработанной нами технологии, направленной на повышение стрессоустойчивости у будущих водителей автотранспорта. Актуальность данного исследования определяется, во-первых, высокой стрессогенностью процесса вождения автотранспорта, от которой, более всего страдают начинающие водители. Во-вторых, недостатком научных данных относительно особенностей стрессоустойчивости водителей и факторов, на неё влияющих, а также отсутствием в психологической науке технологий развития стрессоустойчивости, оптимальных для водителей автотранспорта.

Таким образом, целью данного исследования явилось определение наиболее оптимальной и эффективной технологии развития стрессоустойчивости у будущих водителей автотранспорта.

Результаты проведения исследования показали, что в выборке обследованных будущих водителей преобладают лица со средними уровнями развития стрессоустойчивости, и практически отсутствуют с крайне выраженными высокими или низкими уровнями.

Мы выявили, что будущие водители с хорошей нервно-психической устойчивостью обладают большей конструктивностью копинга, более склонны к продуктивному взаимодействию с окружающими, а также менее всего склонны к избеганию, асоциальным, агрессивным действиям и эмоционально ориентированному копингу.

Будущие водители с удовлетворительной нервно-психической устойчивостью более всего склонны к импульсивным действиям в процессе преодоления стресса, к избеганию и социальному отвлечению. По сравнению с представителями из вышеописанной группы, они в меньшей степени склонны к продуктивному взаимодействию с окружающими людьми и обладают меньшей конструктивностью копинга.

Для будущих водителей с неудовлетворительной нервно-психической устойчивостью свойственна наименьшая конструктивность копинга. Они более всего склонны прибегать к эмоционально ориентированному копингу, к асоциальным и агрессивным действиям, а также менее всего склонны к продуктивному социальному взаимодействию.

В целях повышения стрессоустойчивости у будущих водителей, нами была разработана и апробирована особая социально-психологическая технология развития стрессоустойчивости у будущих водителей автотранспорта. Данная социально-психологическая технология представляет собой комплекс диагностических и коррекционных процедур, направленных на повышение стрессоустойчивости будущих водителей, где одним из немаловажных факторов положительных изменений являются социально-психологические явления (групповая сплоченность, поддержка, интерперсональное влияние и т.п.) и отношения. Занятия по данной психотехнологии подразумевали развитие у будущих водителей определенных копинговых навыков, а именно: навыков решения проблемных ситуаций, психофизиологической саморегуляции, когнитивной реструктуризации и эффективного общения.

Итоги внедрения психотехнологии показали значимое повышение стрессоустойчивости у будущих водителей. Также при преодолении стрессовых ситуаций они стали менее склонны к избеганию и эмоционально ориентированному копингу, а также стали более уверены в себе и ориентированы на решение проблемы, вызвавшей стресс. Они стали чаще прибегать к просоциальным стратегиям взаимодействия (вступление в социальный контакт и поиск социальной поддержки), и реже к асоциальным (манипулятивные и агрессивные действия). Кроме того, у них повысилась общая конструктивность копинга.

Таким образом, мы можем заключить, что наша технология доказала свою эффективность. Соответственно наша гипотеза подтвердилась.

Список использованных источников:

1. Абаков, В.А. Адаптация к стрессу. Основы теории, диагностики, терапии. / В.А. Абаков, М. Перре.- СПб.: Речь, 2004.- 65 с.
2. Аболин, Л.М. Психологические механизмы эмоциональной устойчивости человека / Л.М. Аболин.- Казань: КазГУ, 1987.- 264 с.
3. Александровский, Ю.А. Состояния психической дезадаптации и их компенсации / Ю.А. Александровский.- М.: ВЛАДОС-ПРЕСС, 1976.- 272 с.
4. Барабанщиков, В.А. Системный подход в структуре психологического познания / В.А. Барабанщиков // Методология и история психологии.- 2007.- Т. 2.- Вып. 1.- С. 86-98.
5. Барабанщиков, В.А. Принцип системности в современной психологии / В.А. Барабанщиков // Психология. Журнал Высшей школы экономики.- 2004.- № 3.- С. 3-17.
6. Бариеников, Е.М. Педагогическая технология формирования стресс устойчивого состояния начинающего водителя для действий в экстремальной ситуации дорожного движения / Е.М. Бариеников // Экстремальная деятельность человека.- 2016.- № 2 (39).- С. 5-10.
7. Батищев, В.Н. Проблемы психологического отбора водителей автобусов / В.Н. Батищев // Актуальные вопросы психологии.- 2015.- № 8.- С. 2-17.
8. Бодров, В.А. Психологический стресс: развитие учения и современное состояние проблемы / В.А. Бодров.- М.: ИП РАН, 1995.- 128 с.
9. Бодров, В.А. Психологический стресс: развитие и преодоление / В.А. Бодров. – М.: ПЕР СЭ, 2006. - 528 с.
10. Бодров, В.А. Психология и надежность: человек в системах управления техникой / В.А. Бодров, В.Я. Орлов.- М.: ИП РАН, 1998.- 288 с.
11. Брайт, Д. Стресс. Теории, исследования, мифы. / Д. Брайт, Ф. Джонс. — СПб.: Прайм-Еврознак, 2003.- 352 с.
12. Васильев, В.Н. Здоровье и стресс / В.Н. Васильев.- М.: Знание, 1991.- 160 с.

13. Вачков, И.В. Основы технологии группового тренинга. Психотехники: учебное пособие / И.В. Вачков.– М.: «Ось-89», 2008.- 225 с.
14. Власкина, И.В. Способы развития стрессоустойчивости / И.В. Власкина // Известия Уральского федерального университета. Серия 3. Общественные науки.- 2015.- Т. 17.- №5 (145).- С. 161-164.
15. Гилл, Дж. Всё о стрессе / Дж. Гилл.– М.: Магистр-Пресс, 2004.- 192 с.
16. Гринберг, Д. Управление стрессом / Д. Гринберг.– СПб.: ПИТЕР, 2002.- 480 с.
17. Дербин, П.А. Развитие стрессоустойчивости у военнослужащих как направление психологической работы в подразделении / П.А. Дербин, М.В. Петровская // Военный авиационный инженерный университет.– 2012.- № 1.– С. 215-217.
18. Дикая, Л.Г. Становление новой системы психической регуляции в экстремальных условиях деятельности / Л.Г. Дикая // ИП РАН. Организационная психология и психология труда.– 2019.– Т.4.- № 1.– С. 199-221.
19. Зильберман, П.Б. Эмоциональная устойчивость оператора: автореф. дис. ... канд. психол. наук.- 1970 [Электронный ресурс].– URL: <https://search.rsl.ru/ru/record/01007089806> (дата обращения: 15.05.2018).
20. Ильин, Е.П. Психофизиология состояний человека / Е.П. Ильин.— СПб.: Питер, 2013.— 412 с.
21. Исаев, Д.Н. Эмоциональный стресс. Психосоматические и соматические расстройства у детей / Д.Н. Исаев.– СПб.: Речь, 2005.- 400 с.
22. Киреева, М.В. Ведущие копинг-стратегии студентов с различным уровнем стрессоустойчивости / М.В. Киреева // Научные ведомости БелГУ. Серия Гуманитарные науки.– 2012.- № 6.– Вып. 13.– С. 229-233.
23. Китаев-Смык, Л.А. Психология стресса: психологическая антропология стресса / Л.А. Китаев-Смык.– М.: Академический проект, 2009.- 367 с.
24. Кокс, Т. Стресс / Т. Кокс.– М.: Медицина, 1981.– 213 с.

25. Конопкин, О.А. Структурно-функциональный и содержательно-психологический аспекты осознанной саморегуляции / О.А. Конопкин // Психология. Журнал Высшей школы экономики.– 2005.– №1.– С. 27-42.
26. Крюкова, Т.Л. Психология совладания в разные периоды жизни / Т.Л. Крюкова.– Кострома: КГУ им. Н. А. Некрасова, Костромаиздат, 2010.– 380 стр.
27. Крюкова, Т.Л. Стили совладания с жизненными трудностями [Электронный ресурс]. – URL: https://psihologia.biz/psihologiya-psihologiya-obschaya_693/kryukova-stili-sovladaniya-jiznennyimi-36371.html (дата обращения: 06.03.2019).
28. Лазарус, Р. Теория стресса и психофизиологические исследования. Эмоциональный стресс: физиологические и психологические реакции / Р. Лазарус.– М.: Медицина, 2006.– 167 с.
29. Леонова, А.Б. Комплексная стратегия анализа профессионального стресса: от диагностики к профилактике и коррекции/ А.Б. Леонова // Психологический журнал.– 2004.– Т. 25.– №2.– С.75-85.
30. Леонова, А.Б. Психопрофилактика стрессов / А.Б. Леонова, А.С. Кузнецова.– М.: МГУ, 1993.– 123 с.
31. Леонтьев, А.Н. Деятельность. Сознание. Личность / А.Н. Леонтьев.– М.: Смысл, Академия, 2005.– 352 с.
32. Маклаков, А.Г. Личностный адаптационный потенциал: его мобилизация и прогнозирование в экстремальных условиях / А.Г. Маклаков // Психологический журнал.– 2001.– Т. 22.– №1.– С. 15-24.
33. Маккей, М. Как победить стресс и депрессию / М. Маккей, М. Дэвис, П. Фэннинг.– СПб.: Прайм-Еврознак, 2011.– 130 с.
34. Марищук, В.Л. Поведение и саморегуляция человека в условиях стресса / В.Л. Марищук, В.И. Евдокимов.– СПб.: «Сентябрь», 2001.– 256 с.
35. Меерсон, Ф.З. Адаптация, стресс и профилактика / Ф.З. Меерсон.– М.: Наука, 1981.– 279 с.

36. Моросанова, В.И. Индивидуальные особенности осознанной саморегуляции произвольной активности человека / В.И. Моросанова // Вестник Московского университета. Сер. 14. Психология.– 2010.- №1.- С. 36-45.
37. Мочаев, С.А. Стессоустойчивость личности: как её обрести / С.А. Мочаев, А.В. Сметанин // Народное образование.- 2011.- № 8.- С. 261-265.
38. Наенко, Н.И. Психическая напряженность / Н.И. Наенко.– М.: Московский университет, 1976.– 112 с.
39. Нартова-Бочавер, С.К. «Coping behavior» в системе понятий психологии личности / С.К. Нартова-Бочавер // Психологический журнал.– 1997.– Т.18.– № 5.– С. 20-30.
40. Некрасова, М.М. Профессиональный стресс у водителей / М.М. Некрасова [и д.р.] // Медицинский Альманах.– 2012.- № 3.– С. 189-193.
41. Пономаренко, А.Н. Санитарно гигиенические аспекты эксплуатации автомобильного автотранспорта / Пономаренко А.Н. [и д.р.] // Актуальные проблемы транспортной медицины.– 2007.– №3 (9).– С. 39-41.
42. Прохазска, Дж. Психология позитивных изменений. Как навсегда избавиться от вредных привычек / Дж. Прохазска, Дж. Норкросс, К. ди Клименте. – М.: Манн, Иванов и Фербер, 2013. – 320 с.
43. Психология здоровья: учебник для вузов / Г.С. Никифоров [и д.р.]; под ред. Г.С. Никифорова. - СПб.: Питер, 2006. - 607 с.
44. Психодиагностика стресса: практикум/ сост. Р.В. Куприянов, Ю.М. Кузьмина.- Казань: КНИТУ, 2012.– 212 с.
45. Реан, А.А. Психология адаптации личности / А.А. Реан, А.Р. Кудашев, А.А. Баранов.– СПб.: «ПРАЙМ-ЕВРОЗНАК», 2006.- 480 с.
46. Рудестам, К. Групповая психотерапия. Психокоррекционные группы теория и практика / М.К. Рудестам.– М.: Прогресс, 1990.- 368 с.
47. Рыбников, В.Ю. Экспресс-методика «Прогноз-2» для оценки нервно-психической неустойчивости / В.Ю. Рыбников.– М.: Воениздат, 1990.– 135 с.
48. Рыбцова, А.Ю. Стресс и другие эмоциональные нарушения при управлении транспортным средством [Электронный ресурс]. – URL:

- <https://gubtrk.ru/newspaper.html/2016/12/22/stress-i-drugie-emocionalnyie-narusheniya-za-rulem/> (дата обращения: 12.11.2017).
49. Селье, Г. Стресс без дистресса / Г. Селье.– М.: ЁЁ Медиа, 2012.– 66 с.
50. Селигман, М. Новая позитивная психология: Научный взгляд на счастье и смысл жизни / М. Селигман.– М.: София, 2006.- 368 с.
51. Сидоренко, А.В. Формирование профессионально значимых качеств обучающихся в процессе подготовки водителей транспортных средств / А.В. Сидоренко, Е.А. Кудрявцев // Народное образование.- 2014.- № 3.- С. 211-217.
52. Сидоренко, Е.В. Методы математической обработки в психологии / Е.В. Сидоренко.- Спб.: ООО «Речь», 2002.- 350 с.
53. Сирота, Н.А. Копинг-поведение в подростковом возрасте и профилактика его аддиктивного варианта // Аддиктивное поведение: профилактика и реабилитация: материалы междунар. науч. конф.- 2011 [Электронный ресурс].- URL: http://psyjournals.ru/addictive_behavior/issue/45940_full.shtml (дата обращения: 22.01.2019).
54. Сокольская, М.В. Взаимосвязь профессионально важных качеств и стрессоустойчивости личности машиниста локомотива как показатель профессионального здоровья // Психологическое здоровье: жизненный ресурс и жизненный потенциал: материалы междунар. науч. конф.- 2016 [Электронный ресурс]. Систем. Требования: Adobe Acrobat Reader.– URL: https://elibrary.ru/download/elibrary_27619726_64313332.pdf (дата обращения: 04.04.2018).
55. Солдатов, С.В. Особенности устойчивости к профессиональному стрессу у машинистов пригородных электропоездов / С.В. Солдатов // Современные проблемы науки и образования.- 2014.- № 2.- С. 588-596.
56. Статистика ДТП в России и в мире [Электронный ресурс]. – URL: <http://tass.ru/info/3233185> (дата обращения: 15.12.2018).
57. Субботин, С.В. Устойчивость к психическому стрессу как характеристики метаиндивидуальности учителя: автореф. дис. ... канд. психол. наук.- 1992

- [Электронный ресурс].– URL: <https://search.rsl.ru/ru/record/01000761062> (дата обращения: 10.04.2018).
58. Судаков, К.В. Системные основы эмоционального стресса / К.В. Судаков, П.Е. Умрюхин. – М.: ГЭОТАР-Медиа, 2010. – 112 с.
59. Хананашвили, М.М. Информационные невроты / М.М. Хананашвили. – Л.: Медицина, 1974. – 144 с.
60. Харина, Н.А. Мотивационные и волевые ресурсы преодоления стресса / Н.А. Харина, И.Н. Гайнанова // Прикладная юридическая психология.- 2009.- № 1.- С. 98-103.
61. Хуторная, М.Л. Развитие стрессоустойчивости студентов в условиях интеллектуальных испытаний: дис. ... канд. психол. наук.- 2007 [Электронный ресурс]. Систем. Требования: Adobe Acrobat Reader.– URL: <https://dvs.rsl.ru/belsu/Vrr/SelectedDocs?docid=/rsl01003000000/rsl01003393000/rsl01003393737/rsl01003393737.pdf> (дата обращения: 17.05.2018).
62. Церковский, А.Л. Современные взгляды на проблему стрессоустойчивости / А.Л. Церковский // Вестник ВГМУ. – 2011. – Т.10. - №1. – С.6-20.
63. Черникова, О.А. Психологические особенности спортивных эмоций / О.А. Черникова // Спортивный психолог. — 2008. — № 3. — С. 77—84.
64. Щербатых, Ю.В. Психология стресса и методы коррекции / Ю.В. Щербатых. - СПб.: Питер, 2006. - 256 с.
65. Ялтонский, В.М. Психология совладающего поведения: развитие, достижения, проблемы, перспективы / В.М. Ялтонский, Н.А. Сирота // Совладающее поведение: Современное состояние и перспективы / под. ред. А.Л. Журавлева, Т.Л. Крюковой, Е.А. Сергиенко. – М.: Институт психологии РАН, 2008. – С. 21-54.
66. Road traffic deaths. Data by country [Электронный ресурс]. – URL: <http://apps.who.int/gho/data/node.main.A997?lang=en> (дата обращения: 11.12.2018).

Приложения

**Методика диагностики типа нервно-психической устойчивости «Прогноз - 2»
(В.Ю.Рыбников)**

Инструкция: «Вам предлагается ответить на 86 вопросов, направленных на выявление некоторых особенностей Вашей личности. Будьте откровенны, долго не раздумывайте над содержанием вопросов, давайте естественный ответ, который первым придет Вам в голову. Помните, что нет «хороших» или «плохих» ответов. Если Вам соответствует утверждение в опроснике, то поставьте бланке ответов в колонке «да» знак «✓» или «х». Если не соответствует, то ставьте любой из вышеуказанных знаков в колонке «нет». Внимательно следите за тем, чтобы номер вопроса анкеты и номер клетки регистрационного бланка совпадали. Не пропускайте высказываний».

Текст опросника

1. Бывало, что я бросал начатое дело, так как боялся, что не справлюсь с ним.
2. Меня легко переспорить.
3. Я избегаю поправлять людей, которые высказывают необоснованные утверждения.
4. Люди проявляют ко мне столько сочувствия и симпатии, сколько я заслуживаю.
5. Иногда я бываю, уверен, что другие люди знают, о чем я думаю.
6. Бывали случаи, что я не сдерживал своих обещаний.
7. Временами я бываю совершенно уверен в своей никчемности.
8. У меня никогда не было столкновений с законом.
9. Я часто запоминаю числа, не имеющие для меня никакого значения (например, номера автомашин и т.п.).
10. Иногда я говорю неправду.
11. Я впечатлительнее большинства других людей.
12. Мне приятно иметь среди своих знакомых значительных людей, это как бы придает мне вес в собственных глазах.
13. Определенно судьба не благосклонна ко мне.
14. Мне часто говорят, что я вспыльчив.
15. Бывало, что я говорил о вещах, в которых не разбираюсь.
16. Я легко теряю терпение с людьми.
17. У меня отсутствуют враги, которые по-настоящему хотели бы причинить мне зло.
18. Иногда мой слух настолько обостряется, что это мне даже мешает.
19. Бывает, что я откладываю на завтра то, что можно сделать сегодня.
20. Если бы люди не были настроены против меня, я достиг бы в жизни гораздо большего.
21. В игре я предпочитаю выигрывать.
22. Часто я перехожу на другую сторону улицы, чтобы избежать встречи с человеком, которого я не желаю видеть.
23. Большую часть времени у меня такое чувство, будто я сделал что-то не то или даже плохое.
24. Если кто-нибудь говорит глупость или как-нибудь иначе проявляет свое невежество, я стараюсь разъяснить ему его ошибку.
25. Иногда у меня бывает чувство, что передо мной нагромоздилось столько трудностей, что одолеть их просто невозможно.
26. В гостях я держусь за столом лучше, чем дома.
27. В моей семье есть очень нервные люди.
28. Если в моих неудачах кто-то виноват, я не оставляю его безнаказанным.

29. Должен признать, что временами я волнуюсь из-за пустяков.
30. Когда мне предлагают начать дискуссию или высказать мнение по вопросу, в котором я хорошо разбираюсь, я делаю это без робости.
31. Я часто подшучиваю над друзьями.
32. В течение жизни у меня несколько раз менялось отношение к моей профессии.

33. Бывало, что при обсуждении некоторых вопросов я, особенно не задумываясь, соглашался с мнением других.
34. Я часто работал под руководством людей, которые умели повернуть дело так, что все достижения в работе приписывались им, а виноватыми в ошибках оказывались другие.
35. Я безо всякого страха захожу в комнату, где другие уже собрались и разговаривают.
36. Мне кажется, что по отношению именно ко мне особенно часто поступают несправедливо.
37. Когда я нахожусь на высоком месте, у меня появляется желание прыгнуть вниз.
38. Среди моих знакомых есть люди, которые мне не нравятся.
39. Мои планы часто казались мне настолько трудно выполнимыми, что я должен был отказаться от них.
40. Я часто бываю рассеянным и забывчивым.
41. Приступы плохого настроения у меня бывают редко.
42. Я бы предпочел работать с женщинами.
43. Счастливей всего я бываю, когда я один.
44. Иногда, когда я неважно себя чувствую, я бываю раздражительным.
45. Часто я вижу сны, о которых лучше никому не рассказывать.
46. Мои убеждения и взгляды непоколебимы.
47. Я человек нервный и легко возбудимый.
48. Меня очень раздражает, когда я забываю, куда кладу вещи.
49. Бывает, что я сержусь.
50. Работа, требующая пристального внимания, мне нравится.
51. Иногда я бываю так взволнован, что не могу усидеть на месте.
52. Бывает, что неприличная или даже непристойная шутка вызывает у меня смех.
53. Иногда мне в голову приходят такие нехорошие мысли, что лучше о них никому не рассказывать.
54. Иногда я принимаю валериану, элениум или другие успокаивающие средства.
55. Человек я подвижный.
56. Теперь мне трудно надеяться на то, что я чего-нибудь добьюсь в жизни.
57. Иногда я чувствую, что близок к нервному срыву.
58. Бывало, что я отвечал на письма не сразу после прочтения.
59. Раз в неделю или чаще я бываю возбужденным и взволнованным.
60. Мне очень трудно приспособиться к новым условиям жизни, работы или учебы. Переход к новым условиям жизни, работы или учебы кажется мне невыносимо трудным.
61. Иногда случалось так, что я опаздывал на работу или свидание.
62. Голова у меня болит часто.
63. Я вел неправильный образ жизни.
64. Алкогольные напитки я употребляю в умеренных количествах (или не употребляю вовсе).
65. Я часто предаюсь грустным размышлениям.
66. По сравнению с другими семьями в моей очень мало любви и тепла.
67. У меня часто бывают подъемы и спады настроения.
68. Когда я нахожусь среди людей, я слышу очень странные вещи.
69. Я считаю, что меня очень часто наказывали незаслуженно.

70. Мне страшно смотреть вниз с большой высоты.
71. Бывало, что я целыми днями или даже неделями ничего не мог делать, потому что никак не мог заставить себя взяться за работу.
72. Я ежедневно выпиваю необычно много воды.
73. У меня бывали периоды, когда я что-то делал, а потом не знал, что именно я делал.
74. Когда я пытаюсь что-то сделать, то часто замечаю, что у меня дрожат руки.
75. Думаю, что я человек обреченный.
76. У меня бывают периоды такого сильного беспокойства, что я даже не могу усидеть на месте.
77. Временами мне кажется, что моя голова работает медленнее.
78. Мне кажется, что я все чувствую более остро, чем другие.
79. Иногда совершенно безо всякой причины у меня вдруг наступает период необычайной веселости.
80. Некоторые вещи настолько меня волнуют, что мне даже говорить о них трудно.
81. Иногда меня подводят нервы.
82. Часто у меня бывает такое ощущение, будто все вокруг нереально.
83. Когда я слышу об успехах близкого знакомого, я начинаю чувствовать, что я неудачник.
84. Бывает, что мне в голову приходят плохие, часто даже ужасные слова, и я никак не могу от них отвязаться.
85. Иногда я стараюсь держаться подальше от того или иного человека, чтобы не сделать или не сказать чего-нибудь такого, о чем потом пожалею.
86. Часто, даже когда все складывается для меня хорошо, я чувствую, что мне все безразлично.

Обработка результатов выполнения методики производится с помощью специальных «ключей» (таб. 1.). Подсчитывается сумма баллов по каждой шкале. За каждое соответствие ответа испытуемого с ключом начисляется 1 балл. Обработку начинают со шкалы искренности, которая используется для оценки достоверности ответов. Полученное число соответствует значению шкалы искренности в баллах. Если испытуемый получил 10 и более баллов, то использовать данные анкеты не рекомендуется.

Затем подсчитывается количество совпадений с «ключом» по шкале нервно-психической устойчивости. На основании полученных баллов производится интерпретация результатов по таблице «Шкала НПУ».

Таблица 1.

Ключи методики «Прогноз - 2»

| Наименование шкал | Содержание ответов | Порядковые номера высказываний, соответствующих шкале |
|---------------------------------------|--------------------|---|
| Шкала искренности | Нет (-) | 1, 6, 10, 12, 15, 19, 21, 26, 33, 38, 44, 49, 52, 58, 61 |
| Шкала нервно-психической устойчивости | Да (+) | 2, 3, 5, 7, 9, 11, 13, 14, 16, 18, 20, 22, 23, 25, 27, 28, 29, 31, 32, 33, 34, 36, 37, 39, 40, 42, 43, 45, 47, 48, 51, 53, 54, 56, 57, 59, 60, 62, 63, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86 |
| | Нет (-) | 4, 8, 17, 24, 30, 35, 41, 46, 50, 55, 64 |

Шкала НПУ

| Результаты (НПУ) | | Уровень НПУ | Прогноз |
|------------------|-------|--------------------------|-----------------|
| Сырые баллы | Стены | | |
| 5 и менее 6 | 10 | 1 – высокий | Благоприятный |
| | 9 | | |
| 7-8 | 8 | 2 – хороший | Благоприятный |
| 9-10 | 7 | | |
| 11-13 | 6 | | |
| 14-17 | 5 | 3 – удовлетворительный | Благоприятный |
| 18-22 | 4 | | |
| 23-28 | 3 | | |
| 29-32 | 2 | 4 – неудовлетворительный | Неблагоприятный |
| 33 и более | 1 | | |

Опросник «Стратегии преодоления стрессовых ситуаций (SACS)» (автор С. Хобфолл, адаптация Н.Е.Водопьяновой, Е.С.Старченковой)

Инструкция: Вам предлагаются 54 утверждения, относительно поведения в напряженных (стрессовых) ситуациях. Оцените, пожалуйста, как Вы обычно поступаете в данных случаях по шкале от 1 до 5.

Где:

- 1 - нет, это совсем не так
- 2 - скорее нет, чем да
- 3 - затрудняюсь ответить
- 4 - скорее да, чем нет
- 5 - да, совершенно верно.

Затем поставьте отметку «✓» или «+» в соответствующей вашему ответу колонке в регистрационном бланке. Например, если утверждение полностью описывает Ваши действия или переживания, то рядом с номером вопроса регистрационного бланка вы ставите отметку в колонке 5 (ответ - да, совершенно верно). Если утверждение совсем не подходит к Вам, тогда поставьте отметку в колонке 1 (ответ - нет, это совсем не так).

Текст опросника:

1. В любых сложных ситуациях Вы не сдаетесь.
2. Объединяетесь с другими людьми, чтобы вместе разрешить ситуацию.
3. Советуетесь с друзьями или близкими о том, что бы они сделали, оказавшись в Вашем положении.
4. Вы всегда очень тщательно взвешиваете возможные варианты решений (лучше быть осторожным, чем подвергать себя риску).
5. Вы полагаетесь на свою интуицию.
6. Как правило, Вы откладываете решение возникшей проблемы в надежде, что она разрешится сама.
7. Стараетесь держать все под контролем, хотя и не показываете этого другим.
8. Вы полагаете, что иногда необходимо действовать столь быстро и решительно, чтобы застать других врасплох.
9. Решая неприятные проблемы, выходите из себя и можете “наломать немало дров”.
10. Когда кто-либо из близких поступает с Вами несправедливо, Вы пытаетесь вести себя так, чтобы они не почувствовали, что Вы расстроены или обижены.
11. Стараетесь помочь другим при решении ваших общих проблем.
12. Не стесняетесь при необходимости обращаться к другим людям за помощью или поддержкой.
13. Без необходимости не “выкладываетесь” полностью, предпочитая экономить свои силы.
14. Вы часто удивляетесь, что наиболее правильным является то решение, которое первым пришло в голову.

15. Иногда предпочитаете заняться чем угодно, лишь бы забыть о неприятном деле, которое нужно делать.
16. Для достижения своих целей Вам часто приходится “подыгрывать” другим или подстраиваться под других людей (несколько “кривить душой”).
17. В определенных ситуациях Вы ставите свои личные интересы превыше всего, даже если это пойдет во вред другим.
18. Как правило, препятствия для решения Ваших проблем или достижения желаемого сильно выводят Вас из себя, можно сказать, что они просто “бесят” Вас.
19. Вы считаете, что в сложных ситуациях лучше действовать самому, чем ждать, когда ее будут решать другие.
20. Находясь в трудной ситуации, Вы раздумываете о том, как бы поступили бы в этом случае другие люди.
21. В трудные минуты для Вас очень важна эмоциональная поддержка близких людей.
22. Считаете, что во всех случаях лучше “сечь и более раз отмерить, прежде чем отрезать”.
23. Вы часто проигрываете из-за того, что не полагаетесь на свои предчувствия.
24. Вы не тратите свою энергию на разрешение того, что возможно само по себе рассеется.
25. Позволяете другим людям думать, что они могут повлиять на Вас, но на самом деле Вы - ”крепкий орешек”, и никому не позволяете манипулировать собой.
26. Считаете, что полезно демонстрировать свою власть и превосходство для укрепления собственного авторитета.
27. Вас можно назвать вспыльчивым человеком.
28. Вам бывает достаточно трудно ответить отказом на чьи-либо требования или просьбы.
29. Вы полагаете, что в критических ситуациях лучше действовать сообща с другими.
30. Вы считаете, что на душе может стать легче, если поделиться с другими своими переживаниями.
31. Ничего не принимаете на веру, так как полагаете, что в любой ситуации могут быть “подводные камни”.
32. Ваша интуиция Вас никогда не подводит.
33. В конфликтной ситуации убеждаете себя и других, что проблема “не стоит и выеденного яйца”.
34. Иногда Вам приходится немного манипулировать людьми (решать свои проблемы, не взирая на интересы других).
35. Бывает очень выгодно поставить другого человека в неловкое и зависимое положение.
36. Вы считаете, что лучше решительно и быстро дать отпор тем, кто не согласен с Вашим мнением, чем “тянуть кота за хвост”.
37. Вы легко и спокойно можете защитить себя от несправедливых действий со

стороны других, в случае необходимости сказать «нет» в ситуации эмоционального давления.

38. Вы считаете, что общение с другими людьми обогатит Ваш жизненный опыт.

39. Вы полагаете, что поддержка других людей очень помогает Вам в трудных ситуациях.

40. В трудных ситуациях Вы долго готовитесь и предпочитаете сначала успокоиться, а потом уже действовать.

41. В сложных ситуациях лучше следовать первому импульсу, чем долго взвешивать возможные варианты.

42. По возможности избегаете решительных действий, требующих большой напряженности и ответственности за последствия.

43. Для достижения своих заветных целей - не грех и немного полукавить.

44. Ищите «слабости» других людей и используете их со своей выгодой.

45. Грубость и глупости других людей часто приводят Вас в ярость («выводят Вас из себя»).

46. Вы испытываете неловкость, когда Вас хвалят или говорят комплименты.

47. Считаете, что совместные усилия с другими принесут больше пользы в любых ситуациях (при решении любых задач).

48. Вы уверены, что в трудных ситуациях Вы всегда найдете понимание и сочувствие со стороны близких людей.

49. Вы полагаете, что во всех случаях нужно следовать принципу “тише едешь, дальше будешь”.

50. Действие под влиянием первого порыва всегда хуже, чем трезвый расчет.

51. В конфликтных ситуациях предпочитаете найти какие-либо важные и неотложные дела, позволяя другим заняться решением проблемы или надеясь, что время все расставит на свои места.

52. Вы полагаете, что хитростью можно добиться порою больше, чем действуя напрямую.

53. Цель оправдывает средства.

54. В значимых и конфликтных ситуациях Вы бываете агрессивным.

Обработка результатов выполнения методики производится с помощью специальных «ключей» (таб. 1.). Подсчитывается сумма баллов по каждой шкале.

Ключи методики «SACS»

| Субшкала | Номера утверждений | Результат в баллах |
|-----------------------------------|--------------------|--------------------|
| 1.Ассертивные действия | 1,10,19,28*,37,46* | 20 |
| 2.Вступление в социальный контакт | 2,11,20,29,38,47 | 25 |
| 3.Поиск социальной поддержки | 3,12,21,30,39,48 | 22 |
| 4.Осторожные действия | 4,13,22,31,40,49 | 17 |
| 5.Импульсивные действия | 5,14,23,32,41,50* | 18 |
| 6.Избегание | 6,15,24,33,42,51 | 19 |
| 7.Непрямые действия | 7,16,25,34,43,52 | 23 |
| 8.Ассоциальные действия | 8,17,26,35,44,53 | 17 |
| 9.Агрессивные действия | 9,18,27,36,45,54 | 19 |

Примечание «*» обозначены обратные вопросы (ответы подсчитываются в обратном порядке).

Для интерпретации индивидуальных особенностей преодолевающего поведения данные конкретного реципиента сопоставляются с данными, представленными в таблице 2.

Интерпретация результатов подсчета баллов по стратегиям преодоления стрессовых ситуаций

| № П / П | Стратегии преодоления | Модель поведения (действия) | Степень выраженности преодолевающих моделей | | |
|------------------|--------------------------|---|--|---------|---------|
| | | | Низкая | средняя | высокая |
| 1 | Активная | Ассертивные (уверенные) | 6-17 | 18-22 | 23-30 |
| 2 | Просоциальная | Вступление в социальный контакт | 6-21 | 22-25 | 26-30 |
| 3 | Просоциальная | Поиск социальной поддержки | 6-19 | 20-24 | 25-30 |
| 4 | Пассивная | Осторожные действия | 6-17 | 18-23 | 24-30 |
| 5 | Прямая | Импульсивные | 6-15 | 16-19 | 20-30 |
| 6 | Пассивная | Избегание | 6-12 | 13-17 | 18-30 |
| 7 | Непрямая | Манипулятивные действия | 6-16 | 17-23 | 24-30 |
| 8 | Асоциальная | Жесткость, ценичность | 6-14 | 15-19 | 20-30 |
| 9 | Асоциальная | Агрессивные действия(давление, отказ от поиска альтернативных действий) | 6-13 | 14-18 | 19-30 |

Далее высчитывается оценка общего индекса конструктивности стратегий преодолевающего поведения (ИК). ИК рассчитывается для определения степени конструктивности поведения.

$ИК = АП : ПА$

АП – сумма показателей субшкал 1,2,3

ПА – сумма показателей субшкал 6,8,9

Конструктивная стратегия является «здоровым» и активным преодолением, а в совокупности с положительным использованием социальных ресурсов (контактов) повышает стрессоустойчивость человека.

$ИК < 0,85$ – низкая конструктивность

$ИК = \{0,86 - 1,1\}$ – средняя конструктивность

$ИК > 1,1$ – высокая конструктивность

$ИК = 67 : 55 = 1,2$ – высокая конструктивность.

Методика "Копинг-поведение в стрессовых ситуациях" (авторы Н.С. Эндлер, Д.А. Паркер, адаптация Т.Л. Крюковой)

Инструкция к тесту: «Ниже приводятся возможные реакции человека на различные трудные, огорчающие или стрессовые ситуации. Определите, как часто вы ведете себя подобным образом в трудной стрессовой ситуации и поставьте отметку «✓» или «+» в соответствующей вашему ответу колонке в регистрационном бланке».

| Никогда | Редко | Иногда | Чаще всего | Очень часто |
|---------|-------|--------|------------|-------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

Тестовый материал

1. Стараюсь тщательно распределить свое время.
2. Сосредотачиваюсь на проблеме и думаю, как ее можно решить.
3. Думаю о чем-то хорошем, что было в моей жизни.
4. Стараюсь быть на людях.
5. Виню себя за нерешительность.
6. Делаю то, что считаю самым подходящим в данной ситуации.
7. Погружаюсь в свою боль и страдания.
8. Виню себя за то, что оказался в данной ситуации.
9. Хожу по магазинам, ничего не покупая.
10. Думаю о том, что для меня самое главное.
11. Стараюсь больше спать.
12. Балую себя любимой едой.
13. Переживаю, что не могу справиться с ситуацией.
14. Испытываю нервное напряжение.
15. Вспоминаю, как я решал аналогичные проблемы раньше.
16. Говорю себе, что это происходит не со мной.
17. Виню себя за слишком эмоциональное отношение к ситуации.
18. Иду куда-нибудь перекусить или пообедать.
19. Испытываю эмоциональный шок.
20. Покупаю себе какую-нибудь вещь.
21. Определяю курс действий и придерживаюсь его.
22. Обвиняю себя за то, что не знаю, как поступить.
23. Иду на вечеринку.
24. Стараюсь вникнуть в ситуацию.

25. Застываю, «замораживаюсь» и не знаю, что делать.
26. Немедленно предпринимаю меры, чтобы исправить ситуацию.
27. Обдумываю случившееся или свое отношение к случившемуся.
28. Жалею, что не могу изменить случившегося или свое отношение к случившемуся.
29. Иду в гости к другу.
30. Беспокоюсь о том, что я буду делать
31. Провожу время с дорогим человеком.
32. Иду на прогулку.
33. Говорю себе, что это никогда не случится вновь.
34. Сосредоточиваюсь на своих общих недостатках.
35. Разговариваю с тем, чей совет я особенно ценю.
36. Анализирую проблему, прежде чем реагировать на нее.
37. Звоню другу.
38. Испытываю раздражение.
39. Решаю, что теперь важнее всего делать.
40. Смотрю кинофильм.
41. Контролирую ситуацию.
42. Прилагаю дополнительные усилия, чтобы все сделать.
43. Разрабатываю несколько различных решений проблемы.
44. Беру отпуск или отгул, отдаляюсь от ситуации.
45. Отыгрываюсь на других.
46. Использую ситуацию, чтобы доказать, что я могу сделать это.
47. Стараюсь собраться, чтобы выйти победителем из ситуации.
48. Смотрю телевизор.

Обработка и интерпретация результатов теста

При обработке результатов суммируются баллы, поставленные испытуемыми с учетом приведенного ниже ключа.

- Для копинга, ориентированного на решение задачи, суммируются следующие 16 пунктов: 1, 2, 6, 10, 15, 21, 24, 26, 27, 36, 39, 41, 42, 43, 46, 47.
- Для копинга, ориентированного на эмоции, суммируются следующие 16 пунктов: 5, 7, 8, 13, 14, 16, 17, 19, 22, 25, 28, 30, 33, 34, 38, 45.
- Для копинга, ориентированного на избегание, суммируются следующие 16 пунктов: 3, 4, 9, 11, 12, 18, 20, 23, 29, 31, 32, 35, 37, 40, 44, 48.
- Можно подсчитать субшкалу отвлечения из 8 пунктов, относящихся к избеганию: 9, 11, 12, 18, 20, 40, 44, 48.
- Субшкала социального отвлечения может быть подсчитана из следующих 5 пунктов, относящихся к избеганию: 4, 29, 31, 35, 37. (Обратите внимание, что пункты избегания 3, 23 и 32 не используются в субшкалах отвлечения и социального отвлечения).

Результаты обработки данных посредством критерия Краскела-Уоллиса

0

| Ряды | | N | Средний ранг |
|-------------|--------------------------|-----|--------------|
| Уровень_НПУ | | | |
| Ассертивн | хорошая НПУ | 41 | 56,22 |
| | удовлетворительная НПУ | 57 | 49,04 |
| | неудовлетворительная НПУ | 4 | 38,13 |
| | Всего | 102 | |
| ВвСК | хорошая НПУ | 41 | 58,52 |
| | удовлетворительная НПУ | 57 | 48,95 |
| | неудовлетворительная НПУ | 4 | 15,88 |
| | Всего | 102 | |
| ПСП | хорошая НПУ | 41 | 52,04 |
| | удовлетворительная НПУ | 57 | 51,78 |
| | неудовлетворительная НПУ | 4 | 42,00 |
| | Всего | 102 | |
| Осторож_Д | хорошая НПУ | 41 | 52,12 |
| | удовлетворительная НПУ | 57 | 51,50 |
| | неудовлетворительная НПУ | 4 | 45,13 |
| | Всего | 102 | |
| Импульс_Д | хорошая НПУ | 41 | 42,48 |
| | удовлетворительная НПУ | 57 | 58,18 |
| | неудовлетворительная НПУ | 4 | 48,88 |
| | Всего | 102 | |
| Избегание | хорошая НПУ | 41 | 43,01 |
| | удовлетворительная НПУ | 57 | 57,51 |
| | неудовлетворительная НПУ | 4 | 52,88 |
| | Всего | 102 | |

| Статистические критерии | | | |
|----------------------------|--------|-------|------|
| | Ассерт | ВвСК | ПСП |
| Хи-квадрат | 2,279 | 8,628 | ,434 |
| ст.св. | 2 | 2 | 2 |
| Асимптотическая значимость | ,320 | ,013 | ,805 |

| | Имп_Д | Избегание | Манипулят_Д |
|----------------------------|-------|-----------|-------------|
| Хи-квадрат | 6,812 | 5,780 | 2,774 |
| ст.св. | 2 | 2 | 2 |
| Асимптотическая значимость | ,033 | ,056 | ,250 |

| | | | |
|-------------|--------------------------|-----|-------|
| Манипулят_Д | хорошая НПУ | 41 | 45,60 |
| | удовлетворительная НПУ | 57 | 55,61 |
| | неудовлетворительная НПУ | 4 | 53,38 |
| | Всего | 102 | |
| Асоц_Д | хорошая НПУ | 41 | 43,88 |
| | удовлетворительная НПУ | 57 | 55,89 |
| | неудовлетворительная НПУ | 4 | 67,13 |
| | Всего | 102 | |
| Агр_Д | хорошая НПУ | 41 | 37,16 |
| | удовлетворительная НПУ | 57 | 60,78 |
| | неудовлетворительная НПУ | 4 | 66,25 |
| | Всего | 102 | |
| ИКК | хорошая НПУ | 41 | 68,85 |
| | удовлетворительная НПУ | 57 | 40,74 |
| | неудовлетворительная НПУ | 4 | 27,00 |
| | Всего | 102 | |
| ПОК | хорошая НПУ | 41 | 48,54 |
| | удовлетворительная НПУ | 57 | 55,28 |
| | неудовлетворительная НПУ | 4 | 28,00 |
| | Всего | 102 | |
| ЭОК | хорошая НПУ | 41 | 34,73 |
| | удовлетворительная НПУ | 57 | 61,17 |
| | неудовлетворительная НПУ | 4 | 85,63 |
| | Всего | 102 | |
| КОИ | хорошая НПУ | 41 | 46,59 |
| | удовлетворительная НПУ | 57 | 55,41 |
| | неудовлетворительная НПУ | 4 | 46,13 |
| | Всего | 102 | |
| СО | хорошая НПУ | 41 | 44,30 |
| | удовлетворительная НПУ | 57 | 56,45 |
| | неудовлетворительная НПУ | 4 | 54,75 |
| | Всего | 102 | |
| ССО | хорошая НПУ | 41 | 50,78 |
| | удовлетворительная НПУ | 57 | 54,60 |
| | неудовлетворительная НПУ | 4 | 14,75 |
| | Всего | 102 | |

| Статистические критерии | | | |
|----------------------------|-------|--------|--------|
| | Ман_Д | Асоц_Д | Агр_Д |
| Хи-квадрат | 2,774 | 5,118 | 16,319 |
| ст.св. | 2 | 2 | 2 |
| Асимптотическая значимость | ,250 | ,077 | ,000 |

| Статистические критерии | | | |
|----------------------------|-------|-------|--------|
| | ИКК | ПОК | ЭОК |
| Хи-квадрат | 24,40 | 3,880 | 24,622 |
| ст.св. | 2 | 2 | 2 |
| Асимптотическая значимость | ,000 | ,144 | ,000 |

| Статистические критерии | | | |
|----------------------------|-------|-------|-------|
| | КОИ | СО | ССО |
| Хи-квадрат | 2,266 | 4,094 | 6,880 |
| ст.св. | 2 | 2 | 2 |
| Асимптотическая значимость | ,322 | ,129 | ,032 |

Результаты математико-статистической обработки посредством критерия Вилкоксона

| Ряды | | N | Средний ранг | Сумма рангов |
|----------------------|------------------------|-----------------|--------------|--------------|
| Искр_После - Искр_До | Отрицательные ранги | 4 ^a | 4,25 | 17,00 |
| | Положительные ранги | 2 ^b | 2,00 | 4,00 |
| | Совпадающие наблюдения | 8 ^c | | |
| | Всего | 14 | | |
| НПУ_После - НПУ_ДО | Отрицательные ранги | 0 ^d | 0,00 | 0,00 |
| | Положительные ранги | 13 ^e | 7,00 | 91,00 |
| | Совпадающие наблюдения | 1 ^f | | |
| | Всего | 14 | | |
| Асс_После - Асс_До | Отрицательные ранги | 0 ^g | 0,00 | 0,00 |
| | Положительные ранги | 12 ^h | 6,50 | 78,00 |
| | Совпадающие наблюдения | 2 ⁱ | | |
| | Всего | 14 | | |
| ВвСК_После - ВвСК_До | Отрицательные ранги | 0 ^j | 0,00 | 0,00 |
| | Положительные ранги | 13 ^k | 7,00 | 91,00 |
| | Совпадающие наблюдения | 1 ^l | | |
| | Всего | 14 | | |
| ПСП_После - ПСП_До | Отрицательные ранги | 0 ^m | 0,00 | 0,00 |
| | Положительные ранги | 7 ⁿ | 4,00 | 28,00 |
| | Совпадающие наблюдения | 7 ^o | | |
| | Всего | 14 | | |

| Статистические критерии | | | |
|--|-----------------------|---------------------|------------------------|
| | Искр_По сле - Искр_До | НПУ_По сле - НПУ_ДО | Асс_По сле - Ассерт_До |
| Z | -1,378 ^b | -3,250 ^c | -3,090 ^c |
| Асимптотическая значимость (2-сторонняя) | ,168 | ,001 | ,002 |

| Статистические критерии | | | |
|--|-----------------------|---------------------|--------------------|
| | ВвСК_По сле - ВвСК_До | ПСП_По сле - ПСП_До | ОД_По сле - ОД_ДО |
| Z | -3,210 ^c | -1,994 ^c | -,422 ^c |
| Асимптотическая значимость (2-сторонняя) | ,001 | ,046 | ,673 |

| | | | | | | | | |
|-----------------------------|---------------------------|------------------|------|--------|--|--------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| ОД_После - ОД_До | Отрицательные ранги | 8 ^p | 5,19 | 41,50 | | Статистические критерии | | |
| | Положительные ранги | 2 ^q | 6,75 | 13,50 | | Асоц_После - Асоц_До | Агр_После - Агр_До | ИКК_После - ИКК_До |
| | Совпадающие наблюдения | 4 ^r | | | | | | |
| | Всего | 14 | | | | | | |
| ИД_После - ИД_До | Отрицательные ранги | 7 ^s | 5,29 | 37,00 | Z | -2,375 ^b | -2,687 ^b | -2,028 ^c |
| | Положительные ранги | 3 ^t | 6,00 | 18,00 | Асимптотическая значимость (2- сторонняя) | ,018 | ,007 | ,043 |
| | Совпадающие наблюдения | 4 ^u | | | | | | |
| | Всего | 14 | | | | | | |
| Изб_После - Изб_До | Отрицательные ранги | 8 ^v | 5,56 | 44,50 | | | | |
| | Положительные ранги | 2 ^w | 5,25 | 10,50 | | | | |
| | Совпадающие наблюдения | 4 ^x | | | | | | |
| | Всего | 14 | | | | | | |
| Ман_После - Манипулят_До | Отрицательные ранги | 11 ^y | 6,00 | 66,00 | | | | |
| | Положительные ранги | 0 ^z | 0,00 | 0,00 | | | | |
| | Совпадающие наблюдения | 3 ^{aa} | | | | | | |
| | Всего | 14 | | | | | | |
| Асоц_После - Асоц_До | Отрицательные ранги | 8 ^{ab} | 4,69 | 37,50 | | | | |
| | Положительные ранги | 1 ^{ac} | 7,50 | 7,50 | | | | |
| | Совпадающие наблюдения | 5 ^{ad} | | | | | | |
| | Всего | 14 | | | | | | |
| Агр_После - Агр_До | Отрицательные ранги | 11 ^{ae} | 6,50 | 71,50 | | | | |
| | Положительные ранги | 1 ^{af} | 6,50 | 6,50 | | | | |
| | Совпадающие наблюдения | 2 ^{ag} | | | | | | |
| | Всего | 14 | | | | | | |
| ИКК_После - ИКК_До | Отрицательные ранги | 0 ^{ah} | 0,00 | 0,00 | | | | |
| | Положительные ранги | 14 ^{ai} | 7,50 | 105,00 | | | | |
| | Совпадающие наблюдения | 0 ^{aj} | | | | | | |
| | Всего | 14 | | | | | | |

| | | | | | | | | |
|-----------------------|---------------------------|------------------|------|--------|--|-------------------------------|---------------------------|---------------------|
| ПОК_После - ПОК_До | Отрицательные ранги | 0 ^{ak} | 0,00 | 0,00 | ПОК _Пос ле - ПОК _До | ЭОК_По сле - ЭОК_Д О | КОИ_Посл е - КОИ_До | |
| | Положительные ранги | 13 ^{al} | 7,00 | 91,00 | | | | |
| | Совпадающие наблюдения | 1 ^{am} | | | Z | -2,714 ^c | -2,877 ^b | -1,860 ^b |
| | Всего | 14 | | | Асимптотическая значимость (2- сторонняя) | ,007 | ,004 | ,063 |
| ЭОК_После - ЭОК_До | Отрицательные ранги | 14 ^{an} | 7,50 | 105,00 | Статистические критерии | | | |
| | Положительные ранги | 0 ^{ao} | 0,00 | 0,00 | СО_После - СО_До | ССО_После - ССО_До | | |
| | Совпадающие наблюдения | 0 ^{ap} | | | Z | -2,410 ^b | -1,897 ^b | |
| | Всего | 14 | | | Асимптотическая значимость (2- сторонняя) | ,016 | ,058 | |
| КОИ_После - КОИ_До | Отрицательные ранги | 9 ^{aq} | 5,06 | 45,50 | Статистические критерии | | | |
| | Положительные ранги | 1 ^{ar} | 9,50 | 9,50 | а. Критерий знаковых рангов Вилкоксона | | | |
| | Совпадающие наблюдения | 4 ^{as} | | | б. На основе положительных рангов. | | | |
| | Всего | 14 | | | с. На основе отрицательных рангов. | | | |
| СО_После - СО_До | Отрицательные ранги | 7 ^{at} | 4,00 | 28,00 | | | | |
| | Положительные ранги | 0 ^{au} | 0,00 | 0,00 | | | | |
| | Совпадающие наблюдения | 7 ^{av} | | | | | | |
| | Всего | 14 | | | | | | |
| ССО_После - ССО_До | Отрицательные ранги | 6 ^{aw} | 4,08 | 24,50 | | | | |
| | Положительные ранги | 1 ^{ax} | 3,50 | 3,50 | | | | |
| | Совпадающие наблюдения | 7 ^{ay} | | | | | | |
| | Всего | 14 | | | | | | |

Тематическое планирование занятий программы коррекции стрессоустойчивости у будущих водителей

| № занятия | Цель | Упражнения | Продолжительность |
|-----------|--|---|-------------------|
| 1 | Знакомство; представление программы; обучение диафрагмальному дыханию; обучение способам медитации. | Представление программы; Обсуждение правил работы в группе; Упражнение «Узнаем друг друга»; Обучение диафрагмальному дыханию; Медитативное упражнение «Судно, на котором я плыву»; Рефлексия; Домашнее задание. | 1,5 – 2 часа |
| 2 | Расслабление, снятие напряжения. Обучение регулированию эмоционального состояния посредством когнитивной реструктуризации. | Приветствие участников группы. Обучение прогрессивной мышечной релаксации по Э. Джекобсону. Ознакомительная мини-лекция с природой и сущностью автоматических мыслей. Отработка умения искать автоматические на примере личных ситуаций участников. Рефлексия. Домашнее задание. | 1,5 – 2 часа |
| 3 | Расслабление, снятие напряжения. Обучение регулированию эмоционального состояния посредством когнитивной реструктуризации (продолжение). | Приветствие участников группы. Упражнение «Звучащее тело». Ознакомление с паттернами ограниченного мышления. Упражнения, направленные на дифференцировку паттернов ограниченного мышления. Отработка умения участников дифференцировать паттерны ограниченного мышления на собственных мыслях из дневниковых записей. Рефлексия. Домашнее задание. | 1,5 – 2 часа |
| 4 | Расслабление, снятие напряжения. Обучение регулированию эмоционального состояния посредством когнитивной реструктуризации (продолжение). | Приветствие участников группы. Проверка домашнего задания. Ознакомительная мини-лекция со способами работы по изменению паттернов ограниченного мышления, и формулированию уравнивающих мыслей. Отработка навыка по снижению негативного влияния паттерна ограниченного мышления путем формулировки уравнивающих мыслей. Рефлексия. Домашнее задание. | 1,5 – 2 часа |

| | | | |
|---|--|--|--------------|
| 5 | Расслабление, снятие напряжения. Обучение регулированию эмоционального состояния посредством когнитивной реструктуризации (продолжение). | Приветствие участников группы. Медитация. Краткая проверка домашнего задания. Освоение альтернативной методики работы с паттернами ограниченного мышления. Рефлексия. Домашнее задание. | 1,5 – 2 часа |
| 6 | Расслабление, снятие напряжения. Обучение регулированию эмоционального состояния посредством когнитивной реструктуризации (продолжение). | Приветствие участников группы. Медитация. Отработка и закрепление навыка по снижению негативного влияния паттернов ограниченного мышления на примере личных дневниковых записей участников эксперимента. Рефлексия. Домашнее задание. | 1,5 – 2 часа |
| 7 | Расслабление, снятие напряжения. Формирование продуктивных копинг стратегий. | Приветствие участников группы. Медитация. Ознакомительная мини-лекция с понятием копинг-стратегии. Упражнение «Вы не поверите, что...». Упражнение «Инвентаризация стрессов» Составление индивидуальных когнитивных копинг-утверждений. Рефлексия. Домашнее задание. | 1,5 – 2 часа |
| 8 | Расслабление, снятие напряжения. Коррекция самооценки. | Приветствие участников группы. Медитация. Ознакомительная мини-лекция с понятием самооценки в психологии. Беседа-дискуссия на тему отличий низкой, адекватной и завышенной самооценки. Упражнение «Какой я есть, и каким я хочу быть?» Упражнение «Качества моего характера». Упражнение «Позитивные мысли». Упражнение «Мне нравится, что ты...». Упражнение «Еженедельный отчет». Упражнение «Афоризмы». Рефлексия. Домашнее задание. | 1,5 – 2 часа |
| 9 | Развитие коммуникативных навыков. | Приветствие участников группы. Ознакомление с техникой Я-высказывания. Отработка данной техники на занятии в парах. Ознакомление с видами и техниками вежливого отказа собеседнику. | 1,5 – 2 часа |

| | | | |
|----|--|---|--------------|
| | | <p>Ознакомление с техникой выражения требования, с последующей её отработкой на занятии.</p> <p>Краткое ознакомление с методом дачи отпора на вербальную агрессию.</p> <p>Рефлексия.</p> <p>Домашнее задание.</p> | |
| 10 | <p>Расслабление, снятие напряжения.</p> <p>Обучение способам преодоления стрессовых ситуаций.</p> <p>Обобщение знаний, полученных во время тренинга.</p> | <p>Приветствие участников группы.</p> <p>Медитация.</p> <p>Обобщающее упражнение «Реклама лекарства от стресса».</p> <p>Упражнение «Выкинь свои проблемы»</p> <p>Обобщающее упражнение «Портрет стрессоустойчивого человека»</p> <p>Рефлексия.</p> <p>Рекомендации.</p> | 1,5 – 2 часа |

Рекомендации психологам для работы по повышению стрессоустойчивости у водителей автотранспорта

Как показывают медицинские и психологические исследования, вождение автомобиля, сопровождается действием на водителей множества самых различных стрессоров, которые способны вызывать у них достаточно сильное нервно-психическое напряжение. Таким образом, данный факт обуславливает необходимость обучения водителей конструктивным, простым, быстрым и эффективным методам снятия данного напряжения (например, медитации или прогрессивной мышечной релаксации Э. Джекобсона).

В дополнении к вышеуказанным методам, также рекомендуется обучение водителей методам, способным стабилизировать их психофизиологическое состояние непосредственно в процессе вождения. Среди таких методов можно выделить диафрагмальное дыхание.

Кроме того, учитывая тот факт, что переживание стресса зачастую сопровождается негативными эмоциями, а возникновение эмоций, в основном обусловлено интерпретацией человеком, происходящих с ним событий, то при работе по повышению стрессоустойчивости, мы рекомендуем обучение водителей методам когнитивной реструктуризации, которые помогут им справиться с негативными эмоциональными состояниями.

Также, беря во внимание научные данные относительно того, что характер совладания со стрессом зачастую обусловлен применением копинг-стратегий, а также, что продуктивные проблемно-ориентированные копинг-стратегии в большей степени способствуют снижению стресса, мы рекомендуем развивать данные копинги у водителей.

Опираясь на научные исследования, показывающие, что лучше всего переносят стресс люди, имеющие широкую сеть социальной поддержки, мы также рекомендуем в работе по повышению стрессоустойчивости водителей, обучать их методам конструктивного общения. Так как по нашему предположению, они могут поспособствовать расширению у них сети социальной поддержки. В свою очередь для отработки навыков конструктивного взаимодействия рекомендуются групповые формы работы.

Принимая во внимание выявленные в процессе нашего исследования различия в применении копинг-стратегий у водителей с разным уровнем стрессоустойчивости, мы рекомендуем подбирать методы развития стрессоустойчивости учитывая данные различия.

Так, результаты нашего исследования показали, что водителям с хорошей нервно-психической устойчивостью свойственна высокая конструктивность копинга. Они стремятся к продуктивному взаимодействию с окружающими, а также практически не склонны к избеганию, асоциальным, агрессивным действиям и эмоционально ориентированному копингу. Следовательно, мы можем заключить, что в целом представителям данной группы дополнительные воздействия по развитию стрессоустойчивости не требуются. Однако учитывая тот факт, что вождение автомобиля сопровождается действием на водителей множества стрессоров, способных вызывать достаточно сильное нервно-психическое напряжение, то можно обучить их простым, и эффективным способам снятия данного напряжения.

Будущие водители с удовлетворительной нервно-психической устойчивостью более всего склонны к импульсивным действиям в процессе преодоления стресса, к избеганию и социальному отвлечению. По сравнению с представителями из вышеописанной группы, они в меньшей степени склонны к продуктивному взаимодействию с окружающими людьми и обладают меньшей конструктивностью копинга. Таким образом, исходя из всего вышесказанного, мы можем сделать вывод о том, что при работе по повышению стрессоустойчивости у представителей данной группы необходимо попытаться снизить их склонность к избеганию. Этого можно попытаться достичь за счет развития у них проблемно-ориентированных копинг-стратегий. Последние можно развить с помощью

обучения их методам решения проблемных ситуаций. Также, учитывая, что представители данной группы водителей, по сравнению с представителями предыдущей группы, в меньшей степени склонны прибегать к продуктивному социальному взаимодействию, то им рекомендуется тренинг коммуникативной компетентности. Последний, по нашему предположению, может способствовать тому, что водители будут более активно вступать в социальный контакт, и тем самым расширят свою сеть социальной поддержки. В свою очередь, для тренировки коммуникативных навыков, представителям данной группы рекомендуются групповые формы работы, благодаря которым, они также смогут получить опыт социальной поддержки и взаимопомощи. Кроме того, группа сама может стать для её участников частью той самой сети социальной поддержки.

Для будущих водителей с неудовлетворительной нервно-психической устойчивостью свойственна наименьшая конструктивность копинга. Они более всего склонны прибегать к эмоционально ориентированному копингу, к асоциальным и агрессивным действиям, а также менее всего склонны к продуктивному социальному взаимодействию. Таким образом, учитывая все вышеперечисленное, мы можем порекомендовать при работе по повышению стрессоустойчивости у представителей данной группы, обучать их методам психофизиологической саморегуляции, которые способствуют снятию нервно-психического напряжения, а также уменьшению тревожности и раздражительности. Кроме того, представителям данной группы рекомендуется обучение методам когнитивной реструктуризации, которые помогут им справиться с негативными эмоциональными состояниями, и соответственно помогут уменьшить их подверженность эмоционально-ориентированному копингу. Как и представителям предыдущей группы, им рекомендуется тренинг коммуникативной компетентности, для развития у них навыков конструктивного взаимодействия с окружающими.