

УДК 159:947

Психическое состояние водителя на разных стадиях аварийной ситуации

Малик Я.К.

Данное исследование посвящено изучению динамики психического состояния водителя после совершения им дорожно-транспортного происшествия. Для реализации цели исследования применялся метод опосредованной ретроспективной диагностики психического состояния водителей – аварийщиков.

Показано, что на разных этапах развития экстремальной аварийной ситуации психическое состояние водителей не располагало их к решительным, предупреждающим аварийно действиям.

Выделено четыре этапа в динамике развития психического состояния водителя: 1) восприятие ситуации как опасной; 2) падение эмоциональной стойкости; 3) снижение противостояния; 4) усиление фрустрации и негативного эмоционального тона.

Сделан вывод о позитивном опыте применения метода опосредованной ретроспективной диагностики психического состояния водителей для заключения об их склонности к совершению ДТП.

Ключевые слова: психическое состояние водителей, дорожно-транспортное происшествие, психологические условия аварийности.

Дане дослідження присвячене вивченню динаміки психічного стану водія після вчинення ним дорожньо-транспортної пригоди. Для реалізації мети дослідження застосовувався метод опосередкованої ретроспективної діагностики психічного стану водіїв - аварійників.

Показано, що на різних етапах розвитку екстремальної аварійної ситуації психічний стан водіїв не схилив їх до рішучих, попереджуючих аварію, дій.

Виділено чотири етапи в динаміці розвитку психічного стану водія: 1) сприйняття ситуації як небезпечної; 2) падіння емоційної стійкості; 3) зниження протистояння; 4) посилення фрустрації та негативного емоційного тону.

Зроблено висновок про позитивний досвід застосування методу опосередкованої ретроспективної діагностики психічного стану водіїв для висновку щодо їх схильності до скоєння ДТП.

Ключові слова: психічний стан водіїв, дорожньо-транспортна пригода, психологічні умови аварійності.

This study investigates the dynamics of the mental condition of the driver, after the commission of a traffic accident. To achieve this objective, the study used the method of indirect retrospective diagnosis of mental state of drivers.

It is shown that at different stages of development of an extreme emergency, the mental state of drivers do not have them to resolute action to prevent accidents. Four stages in the dynamics of the mental state of the driver: 1) perception of the situation as dangerous and 2) drop emotional stability, and 3) reducing conflict, and 4) increased frustration and negative emotional tone.

It is concluded that the positive experience of the method mediated retrospective diagnosis of mental condition of the driver for the conclusion of their propensity for accidents.

Keywords: mental state of drivers, traffic accidents, and psychological conditions of emergency.

Постановка проблеми. Дорожньо-транспортні пригоди (ДТП) з кожним роком приносять суспільству цілий ряд проблем: матеріальних, юридичних, медичних, соціальних, фінансових, психологічних та інших. Так, за даними ВООЗ кожний рік у результаті дорожніх аварій у світі гине більше 1 млн. 200 тисяч людей і 50 млн. отримують травми. Кожен день на дорогах гине більше 3 тисяч людей переважна більшість яких молоді люди від 15 до 44 років.

За даними департаменту державної автомобільної інспекції України за 7,5 місяців 2012 року на дорогах України було скоєно 15401 ДТП в яких загинуло 2278 осіб і 19067 отримали поранення.

Аналіз причин транспортної аварійності на автомобільних дорогах свідчить, що тут діє ціла низка чинників. Причому одним з найголовніших вважається поведінка за кермом водія, яка залежить, перш за все, від його особистісних якостей, хоча значущими є і такі чинники як рівень його культури, правосвідомість, психофізіологічний стан в умовах аварії. Отже, виявлення особистісних особливостей та психічного стану водіїв схильних до скоєння ДТП і їх дії під час аварії є актуальною проблемою в психології особистості.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Аналіз наукових досліджень в яких з психологічних позицій розглядаються причини скоєння водіями ДТП свідчить, що таких робіт вкрай мало. Так у дослідженні В. Ф. Венда і співав. розглядаються питання надійності управління автомобілем водіями, що мають певні звички у спілкуванні. В даній роботі підкреслюється роль у скоєнні ДТП саме особистісних якостей водіїв [2]. Існують роботи в яких основний акцент у визначенні надійності водіїв ставиться на оптимальності психофізіологічних показників [1, 4]. Деякі автори розглядають причинно-наслідкові зв'язки якості професійної діяльності в залежності від психічного стану водія [3]. До речі, у даному дослідженні В. В. Говоруна стверджується, що 80% водіїв з психологічних позицій можуть бути охарактеризовані як «надійні», а наприклад, у роботі С. А. Рябева підкреслюється саме прогностична значимість аналізу особистісних якостей водіїв при заключенні про їх здатність до скоєння ДТП [5].

Необхідність наголосити на тому, що як автори зазначених наукових праць так і інші дослідники, а також досвід працівників дорожньої автоінспекції, породжують впевненість у тому, що у скоєнні автотранспортної пригоди першочергову провину несе той хто управляє автомобілем, а звідси впливає один з найважливіших принципів в процесі аналізу причин ДТП: шукати першоджерело аварій на транспорті в особливостях особистості водіїв, яка обумовлює їх поведінку і дії безпосередньо в екстремальних дорожніх ситуаціях. Отже, незважаючи на існуючі дослідження про роль психологічних чинників в скоєнні водіями ДТП дана проблема ще далека до її кінцевого вирішення.

В зв'язку з зазначеним вище у даній роботі поставлена наступна мета: визначити особливості психічного стану водія на різних стадіях аварійної ситуації.

Методи та організація дослідження. З метою реалізації мети дослідження було обстежено 45 водіїв,

що виконували перевезення грузів на автопоїздах як в межах України так і за кордоном. Вік водіїв коливався від 32 до 42 років, стаж роботи водієм від 9 до 15 років. Основним методом у процесі вивчення психічного стану водія після здійснення ним ДТП застосовується метод його опосередкованого ретроспективного тестування, що базується на використанні і трактовці одержаних даних за методикою Люшера.

Особливості примінення методу опосередкованої ретроспективної діагностики психічного стану (ОРДПС) водія визначені у роботі С.С.Шипшина [7].

Слід зазначити, що процедура ОРДПС включає три етапи. На першому етапі виділялись ключові стадії розвитку екстремальної, аварійної ситуації. Їх також було три: передаварійна (що передувала аварії), аварійна і поставарійна.

У даному дослідженні описані результати, що виявлені на другому етапі примінення методу ОРДПС. Ця процедура зводилась до ранжування кольорів на картках Люшера відповідно до стану, який спостерігався у водія на кожній стадії розвитку аварійної ситуації. Так перший колір у поданні водія максимального відображає стан, який асоціюється з ним. Потім водій підбирає другий колір, третій і так далі. Така процедура проводиться відносно стану на кожній стадії розвитку ситуації. В результаті будуються асоціативні ряди кольорів, що відображають динаміку психічного стану водія в процесі розвитку аварійної ситуації.

Математична обробка отриманих кількісних даних здійснювалась за рекомендаціями Е. В. Сидоренко [6].

Результати дослідження та їх обговорення. Отримані дані надають можливість заключити, що асоціації з кольорами можуть бути використані як метод психологічного аналізу, оскільки це досить точно дозволяє визначити сутність психічного стану водія, спираючись на відносно стійкі емоційні подання кольорів, не дивлячись на чутливість колірних методів до змін поточного стану досліджуваної особи.

Особливості аналізу психічного стану водіїв на різних стадіях аварійної ситуації. Для вирішення одного із завдань, що зводилось до обґрунтування можливості застосування психологічного аналізу після скоєння водієм ДТП, ми використовували метод ОРДПС. Нами було проведено ряд етапів дослідження з метою доказу можливості використання для діагностики психічного стану водія після аварії на транспорті метода ОРДПС.

Для ствердження про ефективність даного методу нами було здійснено аналіз 87 дорожньо-транспортних пригод, скоєних водіями, які досліджувалися. У всіх розглянутих випадках водії були активними учасниками подій, тобто саме вони здійснювали зіткнення, наїзд або перекидання.

Для дослідження психологічних особливостей аварії весь процес ДТП було поділено на 4 стадії аварійної ситуації:

1. Стадія виникнення небезпеки (поява автомобіля або пішохода на смузі руху).
2. Дії водія, спрямовані на уникнення аварії (гальмування, подача сигналу, маневрування).
3. Сукупність процесів безпосередньо в момент аварії (зіткнення, перекидання або наїзд).
4. Стадія, що характеризує післяаварійну ситуацію.

Процедура дослідження полягала в тому, що за допомогою основного набору КТВ Люшера, водії представляли опис асоціацій з кольорами свого стану на кожній з виділених чотирьох стадій, що складають ряди асоціацій з кольорами. Однорідність ранжировок в рамках кожної стадії визначалася за допомогою коефіцієнта конкордації. Отримані результати, свідчать про близьку подібність рядів асоціацій з кольорами, що відповідають 1-й стадії ( $w=0,34$ ) і 3-й стадії ( $w=0,38$ ). Останнє можна пояснити станом водіїв на 1-й стадії появи небезпеки і безпосередньо в момент аварії, однорідністю за своїм змістом, а можливо, і в силу подібності мотивації.

Що стосується 3-ї і 4-ї стадій, то ранжування кольорів тут було неоднорідним (значення  $w$  дорівнювали, відповідно 0,16 і 0,04). Це, очевидно, пов'язано з тим, що стан водія під час реалізації дій з уникнення аварії обумовлюється, перш за все, особистісними особливостями водія, а також конкретними умовами аварійної ситуації, які складаються з великої кількості змінних. На 4-й стадії додаються особливості фізичного (соматичного) стану водія внаслідок отримання травм різної тяжкості.

На наступному етапі здійснювався пошук зв'язків в кожного визначених станів, які відповідали 4 стадіям аварійної ситуації, з кольорами основного набору КТВ Люшера. Необхідно зауважити, що у цьому випадку увага акцентувалася на кольорах, що зайняли в ранжуванні дві перші та останні позиції. В зв'язку з цим можна відмітити, що в момент появи небезпеки, психічний стан водіїв асоціювався з фіолетовим, червоним і жовтим кольорами. При цьому зелений та чорний кольори відкидалися.

Враховуючи рекомендації автора методики та виходячи з символіки кольору, за трактуванням Люшера, стан водіїв на цій стадії характеризується збудженням, активністю, потребою зміцнити своє становище, діяльністю, а також надією на оптимальне рішення виниклої небезпеки. Причому таке розташування кольорів підкреслює наявність тривожної незадоволеності і бажання позбутися зовнішнього тиску. Емоційний спектр водіїв з появою небезпеки, наближається до станів активності, пильності, збудження, готовності діяти, мобілізації, припливу сил і рішучості.

На другій стадії аварійної ситуації, коли водії виконували дії, спрямовані на уникнення аварії, отримані асоціації їх психічного стану з червоним і жовтим кольорами і, меншою мірою, з фіолетовим. Вони одночасно відкидали зелений колір, а щодо чорного кольору їх думки були суперечливі.

Таким чином, на цій стадії стан водіїв може характеризуватися посиленням готовності діяти, контролювати ситуацію, потребою максимально звільнитися від конфлікту і досягти позитивного результату. При цьому переміщення червоного кольору на перший щабель в ієрархії кольорів може свідчити про посилену витрату енергії і про емоційну нестійкість. Заперечення зеленого кольору, поряд з почуттям небезпеки, «заганності», відчуттям безпорадності, при розташуванні червоного кольору на

перших позиціях, може свідчити про нетерпіння, втрату самоконтролю, що досить часто здатне викликати сумбурність у думках і діях, або «звуження» свідомості. Амбівалентність чорного кольору, в свою чергу, може служити показником наростання негативного емоційного тону, а наявність жовтого кольору - свідченням спроби знайти вихід із ситуації. Тому стан, характерний для другої стадії аварійної ситуації, можна характеризувати як стан інформаційного перевантаження (при наявності активності, мобілізації, готовності діяти, припливу сил, переживанні раптовості, відчутті небезпеки).

На стадії, що відповідає моменту аварії, стан водіїв пов'язано з чорним і фіолетовим кольорами, при повному відкиданні зеленого. За однозначним трактуванням Люшера, домінування чорного кольору завжди свідчить про наявність «кризового» стану особистості, про надмірність тиску на неї ситуації, про високий негативний емоційний тонус суб'єкта, про виражену імпульсивну протестну оборонну реакцію. Розташування фіолетового кольору на перших позиціях вказує на потребу людини в опорі, підтримці. Зсув зеленого кольору на останні позиції розшифровується як показник збою вольових зусиль, доказ втрати цілеспрямованості і здатності до опору. За своїм змістом, а також кольорним спектром стан, що відповідає власне аварії, наближається, з одного боку, до фрустрації і гніву, а з іншого, - до пригніченості.

На останній стадії аварійної ситуації, тобто після аварії, стан водіїв асоціюється з чорним і синім кольорами, при відкиданні, як і раніше, зеленого кольору.

За трактуванням значень колірної символіки стан водіїв на цій стадії може бути інтерпретовано як негативно емоційно забарвлений тобто близький до зневіри, суму, туги, психологічного дискомфорту, зі значним зниженням загального тону, а також здатності до опору змінам, втрати завзятості, цілеспрямованості, апатії і відсутності діяльності. При зіставленні з «експрес-еталонами» такий стан близький до фрустрації, страху, образи, ненависті, роздратування. Велика кількість негативних переживань у спектрі асоціацій з кольорами, порівняно зі станом водія на третій стадії, може свідчити про посилення і загострення фрустрації.

Отже, кінетику стану водія в аварійній ситуації можна описати таким чином.

- I. Підвищення активності, стійкості, сприйняття ситуації як загрозової та небезпечної
- ↓
- II. Посилення активності при одночасному зниженні емоційної стійкості і наростанні імпульсивності. Погіршення емоційного тону і продуктивності діяльності.
- ↓
- III. Втрата волі до протистояння, фрустрація, яка супроводжується реакцією протесту.
- ↓
- IV. Посилення та поглиблення фрустрації з паралельним наростанням негативного емоційного тону.

#### Висновки.

1. Динаміка психічного стану водія в процесі розвитку аварійної ситуації складається з чотирьох наступних етапів:

1. підвищення стійкості, активності, сприйняття ситуації як загрозової та небезпечної;
2. зниження емоційної стійкості і наростання імпульсивності;
3. падіння протистояння, фрустрація з реакцією протесту;
4. поглиблення фрустрації і негативного емоційного тону.

2. Використання методу опосередкованої ретроспективної діагностики психічного стану водія який скоїв ДТП можна вважати надійним у тестуванні стану, який опановував ним у період аварії. Для заключення про схильність водіїв до скоєння автомобільної аварії, крім аналізу протоколів ДАІ та опитування можливих свідків і водія, об'єктивні дані можна отримати шляхом примінення методу ОРДПС.

Перспективою подальших досліджень має бути виявлення чинників, що дають право віднести водія до «аварійників» або «безаварійників» з подальшою розробкою рекомендації до психологічної корекції змін у психіці тих осіб, які здатні до порушення правил дорожнього руху і скоєння ДТП.

#### Література

1. Будяк Н. И. Психофизиологические вопросы надежности и отбора водителей автомобилей / Н. И. Будяк, Е. Г. Нагорный // Сб. «Психофизиологические вопросы безопасности деятельности». – Таллин, 1991. – С.86-91.
2. Венда В. Ф. Психологические факторы надежности управления автомобилем и проблемы общения между водителями / Венда В. Ф., Ротсыберг Р. В., Улиханян Г. С. // Психологический журнал. – 1993. – Т. 4. – №4. – С.75-87.
3. Говорун В. В. Влияние психического состояния водителя на его профессиональную деятельность / В. В. Говорун // Проблеми інженерно-педагогічної освіти. Харків, 2002. – № 3. – С. 185-187.
4. Полянова Г. А. О взаимосвязи между индивидуально-психологическими качествами водителей и их действиями по управлению автомобилем / Г. А. Полянова // Вестник МГУ. – 1998. – Сер. 14. – №4. – С.44-53.
5. Рябев С. А. Прогностична значимість особистісних якостей водіїв при заключенні про здатність їх до скоєння дорожньо-транспортних пригод/ С. А. Рябев // Вісник Харківського національного університету ім. В.Н.Каразіна. Серія «Психологія». – Вип. 45, № 937. – Харків, 2011. – С. 249-254.
6. Сидоренко Е.В. Методы математической обработки в психологии / Е. В. Сидоренко. – СПб. : Речь, 2003. – 350 с.
7. Шипшин С. С. Судебно-психологическая экспертиза состояния водителя по делам о ДТП : автореф. дис. на соискание ученой степени канд. псих. наук : спец. 19.00.06 «Юридическая психология» / Шипшин С. С. – М. – 1998. – 19 с.