

методик, направленных на снижение основных показателей автодорожного травматизма в России, т.е. на улучшение качества жизни граждан.

Проявление страхов вождения автомобиля у кандидатов в водители на разных этапах обучения в автошколе

Васильев С.Ю.

Увеличение количества автомобилей на дорогах диктует особые требования к повышению надежности водителя, как оператора источника повышенной опасности. Одновременно предъявляются требования к поиску новых инновационных подходов к обучению управлению автомобилем, направленные на повышение надёжности и безопасности будущих водителей.

Вследствие того, что у кандидатов в водители отсутствует опыт управления автомобилем и правильного поведения в сложных дорожных условиях, а также неизбежное наличие опасности во время управления автомобилем и высокая ответственность при принятии решений, у них проявляются страхи, связанные с вождением автомобиля и влияющие на успешность приобретения навыков его безопасного управления. Исходя из этого, важным аспектом обучения будущих водителей является специальная психологическая подготовка, которая позволит снизить уровень страхов кандидатов в водители и тем самым повысить эффективность обучения. Анализ аварийности за 2018 год показывает, что 5,77% (9456) от общего количества ДТП произошло по вине водителей, имеющих водительский стаж до двух лет. Получили ранения 13528 человек, погибло 779 человек [4].

На наш взгляд, в отечественной психологической литературе уделяется недостаточно внимания профилактике страхов людей, деятельность которых связана с высоким эмоциональным напряжением и ответственностью. Немногочисленные исследования касаются в основном спортивной деятельности или работы в экстремальных ситуациях. Не вызывает сомнений, что таким видом деятельности является управление автомобилем.

Именно поэтому исследование особенностей проявления страхов водителей, степень их выраженности, вопросы профилактики страхов, снижения их количества и степени выраженности является важной задачей психологов, работающих с участниками дорожно-транспортной среды, в том числе с кандидатами в водители.

Вместе с тем, чрезвычайно интересным и показательным является исследование страхов водителей, проведенное в ряде европейских государств и в том числе в России, в 2017-2018 годах представителями автоконцерна «Ford». Компания «Ford» задалась вопросом «Испытывают ли водители чувство страха во время движения по дороге ночью?». Исследование было проведено как среди европейских, так и среди российских водителей.

Изучая наличие страхов, связанных с управлением автомобилем в ночное время, исследователи выявили, что 81% европейских водителей-мужчин и 87% водителей-женщин испытывают страх при движении по дороге на автомобиле в ночное время суток. У 50% исследуемых водителей проявляется страх из-за того, что они плохо видят дорогу и окружающую обстановку, 30% водителей испытывают страх попасть в ДТП, 20% исследуемых водителей, испытывают страх сбить пешехода. Приведённые данные были получены при опросе европейских водителей. Исследования на российской выборке, в котором участвовало 1138 человек, показало, что подавляющее большинство Российских водителей (78%) не боятся находиться за рулем при движении на автомобиле ночью. Из 22% исследуемых водителей, у которых проявляется страх, 11% испытывают страх из-за того, что плохо видят дорогу в тёмное время суток, 43,5% водителей в России, которых исследовали, вызывает страх сбить пешехода в темноте.

По данным исследования, проведенного компанией «Ford» в 2018 году среди российских водителей (645 респондентов), 31% водителей испытывают страх от ям и неровностей на дороге и 29% боятся потери контроля над управлением автомобилем из-за плохих дорожных и погодных условий.

Кроме того, 26% водителей испытывают страх из-за возможности внезапного появления на дороге пешеходов. 20% водителей испытывают страх при движении по тесным улицам и в узких парковочных местах, 16% исследуемых боятся не увидеть препятствие при движении задним ходом. У 14% водителей вызывает страх начало движения на подъёме и страх не успеть остановиться при торможении впереди движущегося автомобиля. У 7% водителей вызывает страх перестроение из полосы в полосу, а 9,9% исследуемых испытывают страх общения с инспектором дорожно-патрульной службы ГИБДД. 8 % опрошенных боятся заторов на дороге, 5% водителей, по результатам исследования в 2018 году, боятся движения по дороге ночью. Результаты исследования по нашему запросу были любезно предоставлены Российским представительством автоконцерна «Ford».

Наш исследовательский интерес был сосредоточен на выявлении содержания страхов и степени их выраженности у кандидатов в водители в начале и в конце обучения в автошколе.

В качестве *основной гипотезы* было сформулировано предположение, что содержание и степень выраженности страхов у кандидатов в водители изменяются в зависимости от этапов обучения. Мы также предположили, что количество, содержание и степень выраженности страхов у кандидатов в водители различаются в зависимости от пола.

Процедура исследования. Особенности проявления и содержание страхов оценивались у кандидатов в водители в начале обучения и по завершении обучения в автошколе. Объём изучаемой выборки составил 59 человек (38 женщин и 21 мужчина). Возраст испытуемых - от 17 до 52 лет.

Для изучения степени выраженности и содержания страхов использовался авторский опросник, который был разработан в рамках магистерской диссертации. Опросник содержит 22 утверждения о содержании страха, которые были сформулированы на основе личных наблюдений и многолетнего опыта работы с кандидатами в водители. Респондентам задавался вопрос: «Оцените, пожалуйста, насколько, по

Вашему мнению, начинающие водители опасаются следующего...». Предлагалось 4 варианта оценок: «совсем не опасаются», «скорее не опасаются», «скорее опасаются», «сильно опасаются». Опросник предлагался к заполнению: до начала обучения в автошколе и в конце обучения.

Сравнительный анализ степени выраженности страхов, до начало занятий и по окончании занятий, был произведён с помощью непараметрического статистического критерия Уилкоксона, используемого для проверки различий между двумя выборками парных измерений. Для имеющегося количества испытуемых принимается: если асимптотическая значимость $p < 0,05$, то значимые изменения в проявлении страхов у кандидатов в водители имеются. Если $p > 0,1$, то значимых изменений в степени проявления страхов нет [3].

В таблице 1 представлены вопросы опросника и ответы кандидатов в водители в начале и конце занятий (в процентах).

Как видно из таблицы, на разных этапах обучения у будущих водителей выделенные страхи присутствуют. Среди страхов, наиболее часто беспокоящих респондентов, выделяются следующие: сбить пешеходов боится 89% испытуемых; попасть в ДТП – 88%; причинить вред здоровью другим – 86%; погибнуть в ДТП – 81%; причинить материальный вред другим и не справиться с управлением автомобиля - по 75%; не увидеть опасности на дороге – 74%; причинить вред своему здоровью – 72%; повредить другой автомобиль – 70%; получить наказание за нарушение ПДД – 69%; совершить ошибки при управлении транспортном средством – по 68%.

Результаты исследования показали, что на момент окончания обучения у кандидатов в водители степень выраженности отдельных страхов увеличилась.

Таблица 1

*Выраженность страхов у кандидатов в водители в начале и конце обучения
(в процентах)*

№	Содержание страха	Начало занятий	Конец занятий
1	водить автомобиль	63	58
2	попасть в ДТП	88	84
3	сбить пешехода	89	86
4	что инструктор не поможет	45	43
5	причинить материальный ущерб другим	75	69
6	наказания за нарушение ПДД	69	58
7	причинить вред своему здоровью	72	75
8	что все будут смеяться над моими действиями	43	40
9	после окончания автошколы ездить в автомобиле одному/одной	50	59
10	погибнуть в ДТП	81	79
11	не увидеть опасность на дороге	74	74
12	причинить вред здоровью другим	86	81
13	не справиться с управлением автомобилем	75	74
14	рисковать при управлении автомобилем	68	67
15	перевозить других	47	49
16	повредить другой автомобиль	70	68
17	причинить материальный ущерб себе	67	62
18	принимать ответственные решения при управлении автомобилем	49	56
19	что другие водители будут меня специально пугать при движении на автомобиле	44	49
20	совершить ошибки при управлении автомобилем	68	61
21	трудностей, связанных с управлением автомобилем	53	56
22	поломки во время движения автомобиля	57	61

Больше стали бояться ездить на автомобиле одному / одной (на 19%); принимать ответственные решения при управлении автомобилем (на 15%); испытать трудности, связанные с управлением автомобилем и поломкой автомобиля (на 7%); перевозить других людей (на 6%) и причинить вред своему здоровью (на 4%). Остальные страхи либо незначительно уменьшились, либо остались на прежнем уровне.

Решено было также проверить значимость различий между степенью выраженности страхов у кандидатов в водители в начале и в конце обучения с помощью критерия Уилкоксона для сравнения двух связанных выборок. Статистический анализ показал, что по окончании занятий, степень выраженности страхов у группы испытуемых значимо не изменилась ($p=0,450$, $p>0,1$). Проверка частной гипотезы показала, что мужчины и женщины демонстрировали разные результаты. Несмотря на то, что как у мужчин, так и у женщин степень выраженности страхов значимо не изменились (мужчины $p=0,380$, $p>0,1$, женщины $p=0,972$, $p>0,1$), в процентном отношении степень выраженности страхов у мужчин даже увеличилась, тогда как у женщин этот показатель снижается.

Проведенное исследование позволяет сделать следующие *выводы*. У кандидатов в водители на первом месте стоят страхи, связанные с причинением ущерба жизни и здоровью другим участникам дорожного движения. Второе место занимает страх погибнуть в ДТП. На третьем месте стоят страхи причинить материальный ущерб другим участникам. На четвертом месте – причинить ущерб своему здоровью. На пятом месте проявляются страхи, связанные с безопасным управлением автомобилем.

Результаты исследования показали, что степень выраженности страхов изменяется в процессе обучения в автошколе. К концу обучения в целом по выборке увеличиваются страхи, связанные с управлением транспортным средством, при этом общая выраженность страхов на момент окончания обучения в автошколе имеет тенденцию к снижению. При этом у женщин степень выраженности страхов в процентном отношении снижается к

окончанию обучения, тогда как у мужчин наблюдается некоторое увеличение. Возможно, это объясняется тем, что ожидания мужчин и женщин, связанные с вождением автомобиля и обучением в автошколе различны. Кроме того, существующие общественные стереотипы приписывают женщине меньшие способности к вождению и большие трудности в овладении автомобилем по сравнению с мужчинами [1]. Женщины изначально больше боятся водить автомобиль, чем мужчины, имея, в том числе, и необоснованные страхи. В процессе обучения часть необоснованных страхов снижается, за счет чего и происходит общее снижение уровня выраженности страхов. Мужчины же изначально скорее недооценивают сложность деятельности по управлению автомобилем. Столкновение с реальностью в процессе обучения корректирует их отношение к вождению, которое выражается в большей выраженности связанных с ним страхов.

Литература

1. *Литвинова Е.Ю., Макеева С.А., Харченко М.А.* Отношение к неопределенности и мотивация достижения у водителей разного пола // Социальная психология и общество. 2018. Том 9. № 4. С. 47–60. doi:10.17759/sps.2018090405
2. *Погодина А.В.* Водители и пешеходы мегаполиса в представлениях друг друга // Социальная психология и общество, 2018. Т. 9. № 4. С. 19-32.
3. *Наследов А.Д.* Математические методы психологического исследования. Анализ и интерпретация данных. - СПб: Речь, 2004. 392 с.
4. Официальная статистика ГИБДД. [Электронный ресурс] // URL: [https:// stat.gibdd.ru](https://stat.gibdd.ru) (дата обращения: 08.04.2019).

Особенности социальных представлений о современном водителе мегаполиса у пешеходов различных возрастных групп

*Вишняков М.А.,
Вишнякова Н.А.*

Психологическая категория социальных представлений является важной теоретической составляющей изучения особенностей взаимодействия различных участников дорожно-транспортной среды. Изучением этого феномена занимались в основном зарубежные авторы (Э. Дюркгейм, Л. Леви-Брюль, М. Вебер, С. Московичи и их последователи), тем не менее, в