

УДК 159.9**Особенности взаимосвязи эмоций и стиля вождения как фактор аварийности водителя****Лобанова Юлия Игоревна**

Кандидат психологических наук, доцент,
доцент кафедры истории и философии,
Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет,
190005, Российская Федерация, Санкт-Петербург,
2-я Красноармейская ул., 4;
e-mail: gretta25@list.ru

Красильникова Елизавета Игоревна

Студент,
Международный банковский институт им. А.А. Собчака,
191011, Российская Федерация, Санкт-Петербург, Невский пр., 60;
e-mail: Zzz12217@mail.ru

Аннотация

В статье критически анализируются отдельные особенности подготовки водителей в автошколах. Обосновывается значимость переживаемых эмоций как для собственно процесса обучения, так и для становления стиля вождения, необходимого для адаптации в деятельности. Указывается на недостаточную изученность взаимосвязи между стилем вождения и образом переживаемого в процессе вождения эмоционального фона. Дается описание методик, используемых для проведения эмпирического исследования. Представляются данные рангового корреляционного анализа. Выявлены специфические особенности взаимосвязей между стилем вождения и образом эмоционального фона у водителей с разным уровнем надежности деятельности: у безаварийных есть корреляции между изменениями характеристик стиля вождения и переживанием удовольствия в процессе вождения, причем со временем эта корреляция становится более сильной. У водителей с низким уровнем надежности (аварийных) такой связи не выявляется ни в один из анализируемых периодов, но при этом выявляется связь с переживанием гнева (не проявляющаяся у безаварийных). В работе делается вывод о возможности поиска методов для профилактики аварийности водителей посредством перестройки не способствующих безопасному поведению на дороге взаимосвязей между эмоциями и стилем вождения, в том числе с опорой на коучинговые практики, а также на анализ мотивационных возможностей эмоций.

Для цитирования в научных исследованиях

Лобанова Ю.И., Красильникова Е.И. Особенности взаимосвязи эмоций и стиля вождения как фактор аварийности водителя // Психология. Историко-критические обзоры и современные исследования. 2024. Т. 13. № 2А. С. 139-149.

Ключевые слова

Стиль деятельности, стиль вождения, эмоции, образ эмоционального фона, аварийность, удовольствие, функции эмоций.

Введение

Подготовка водителей в автошколе, несомненно, представляет собой процесс обучения. Однако этот процесс имеет свои особенности, обусловленные тем, что водителя готовят как человека-оператора для работы в условиях системы водитель-автомобиль-дорога-среда [Лобанова, 2016, 2014]. При таком подходе особое значение для успешности адаптации обучаемого и к обучению автовождению (особенно при неполном соответствии требованиям деятельности), и к самостоятельному автовождению имеет становление у субъекта гармоничного стиля деятельности, обеспечивающего (в том числе) компенсацию недостаточно развитых профессионально важных качеств [Лобанова, 2016] – отнюдь не все обучаемые автошкол полностью соответствуют требованиям водительской деятельности к уровню развития профессионально важных качеств.

Однако формирование стиля деятельности (если исходить из рабочих программ, по которым ведется обучение) не является целью обучения в автошколе. И субъект вынужден самостоятельно искать основу своего стиля деятельности. На что он может опираться в своих поисках?

Литературный обзор

В модели стиля деятельности, предложенной В.А. Толочком [Толочек, 2013], впервые в привязке к формированию стиля упоминаются эмоции, хотя в описании модели именно им уделяется меньше всего внимания. Приведем цитату из монографии В.А. Толочка: «Под субъективно удобными условиями» (СУУД) мы понимаем сплав осознанного и неосознанного, одну из первых структур и в последующем один из первичных факторов формирования стиля как целостной и завершенной системы адаптации человека к среде, детерминирующей его последующие «этажи» (уровни, характеристики). СУУД есть эмоциональная память, своего рода «прошлое» субъекта, его «зоны комфорта», эмоциональные оценки успешности, играющие заметную роль в адаптации субъекта к требованиям деятельности и направляющие эту адаптацию на определенную часть ее условий и требований» [Толочек, 2018, 278-279].

Детального исследования того, какие именно эмоции, в какие моменты времени, в каких условиях и каким именно образом отражаются в выборе способов и средств или, например, их смене (в связи с динамикой или напротив отсутствия положительной динамики результатов деятельности – не проводилось. Отметим, что в зарубежной психологии исследователи периодически обращаются к исследованию стиля. В российской психологии за исключением нескольких авторов [Лобанова, 2023; Толочек, Машкова, 2020; Толочек, 2013, 2018; Taubman – Ben-Ari, 2012] как исследованием собственно стилей, так и связей между ними и эмоциями практически не занимаются.

И это не удивительно, поскольку формирование стиля (как уже было сказано) не является образовательной целью, а в традициях советского и постсоветского образования – фокусировка исключительно на результатах обучения (в современных терминах, на уровне сформированности отдельных компетенций и компетентности обучаемых в целом) – в отличие

от зарубежного подхода в организации образования, ориентированного на процесс не в меньшей степени, чем на результат. Обоснованием «процессуального» подхода к обучению для зарубежных специалистов являются эффективно работающие коучинговые практики. Так, в работе Тимоти Голви «Работа как внутренняя игра» [Голви, 2018] представлен знаменитый треугольник эффективности, связывающий между собой обучение, развитие – удовольствие – результаты. Модель Т.Голви подразумевает, что результат обучения (или профессиональной деятельности) зависит от того, каким, собственно, будет сам процесс, причем в том числе в эмоциональном плане. Иными словами, путь имеет не меньшее значение, чем достигнутый результат и само достижение результата определяется особенностями продвижения субъекта в его направлении.

Чтобы прояснить роль эмоций для адаптации в водительской деятельности, было решено обратиться к исследованию эмоционального фона, на котором осуществляется процесс вождения (реализуется водительская деятельность) и соотнести процесс, эмоциональный фон деятельности и достигаемые результаты.

Обращаясь к работам В.А. Толочка, в которых исследуются стили деятельности, формирующиеся в спорте [Толочек, 2013, 2018], приходится отметить, что результаты эмпирических исследований скорее указывают на наличие взаимосвязи по типу: разное сочетание способов и средств деятельности – одинаковые результаты (особые достижения) – одинаковые (при этом положительные) эмоции. Однако в спорте (тем более высших достижений) стремление к проигрышу (пусть и бессознательное) не позволило бы спортсмену успешно конкурировать. Повторение проигрышей (пусть даже с положительными эмоциями) неизбежно привело бы спортсмена к выходу из спорта (как бы по независящим от него обстоятельствам).

В других же сферах (любительских или допускающих ситуации периодического проигрыша – например, в конкретных типах обстоятельств, например, в сфере продаж) соотношение между способами, результатами и эмоциями вполне может оказаться более многообразным. И особенно это вероятно в такой сфере как автовождение – где профессионалы соседствуют с любителями, в участие в дорожное движение включена вся популяция, а дорожная среда по умолчанию социокультурная и ориентирована под возможности человека (причем не на высший уровень проявления требуемых качеств, а на средний – и даже ниже) [Лобанова, 2023].

Рабочая модель взаимосвязи между стилем вождения и эмоциями, возникающими в процессе вождения (статичной, односрезовой) и результатами деятельности была все же построена на предположении, что при сочетании безопасных характеристик стиля с положительным образом эмоционального фона уровень надежности будет постоянно высоким, тогда как при сочетании небезопасных характеристик с негативными (или амбивалентными) эмоциями уровень надежности будет оставаться низким. При этом ставилась цель проанализировать динамику взаимосвязей между образом эмоционального фона и стилем вождения (при изменении параметров стажа и надежности деятельности).

Собственно, стиль вождения комбинирует в себе особенности дорожного поведения (проявляющиеся в отношении к разным объектам внутри дорожной среды), способы и средства осуществления водительской деятельности и устойчивые эмоциональные переживания, на фоне которых первые и вторые реализуются. Стиль вождения рассматривается в рамках данного исследования как «типичные, устоявшиеся (привычно своеобразные) особенности дорожного поведения водителя, а также система способов и средств осуществления им деятельности, типичные для водителя эмоциональные переживания и взаимодействия с другими участниками

дорожного движения, предопределяющие уровень безопасности (аварийности) водителя (с одной стороны) и определяемые рядом устойчивых и переменных факторов (с другой)» [Лобанова, 2016]. При том что в работе мы опираемся на данное определение стиля, тем не менее аспект эмоциональных переживаний дифференцируется, изучается отдельно и соотносится с характеристиками стиля вождения.

Материалы и методы исследования

В работе изучаются две группы водителей со стажем более десяти лет – аварийные (имеющие в опыте ДТП по собственной вине или по обоюдной) и безаварийные (не имеющие таковых).

Предметом исследования являются взаимосвязи между характеристиками стиля вождения и образом переживаемого эмоционального фона в третий год стажа и в десятый.

Для сбора эмпирических данных используются:

- Методика шкалирования «Самооценка стиля вождения» (авторская), направленная на оценку респондентами выраженности отдельных характеристик стиля вождения при разных параметрах стажа управления транспортным средством (проводится с опорой на ретроспективную рефлекссию)
- Методика шкалирования «Образ переживаемого эмоционального фона» (авторская), направленная на оценку отдельных эмоций, входящих в образ эмоционального фона в процессе вождения при разных параметрах управления транспортным средством (проводится с опорой на ретроспективную рефлекссию)

Методика шкалирования «Самооценка стиля вождения» (авторская), используемая для изучения характеристик стиля вождения в динамике (в ретроспективе), была сконструирована с ориентацией на современную методологию изучения стилей деятельности [Толочек, 2013] и с опорой на модель стиля вождения Ю.И. Лобановой, включающую в себя 5 характеристик [Козлов, 2012; Лобанова, 2014], а также с учетом обоснования В.А. Толочек возможности использования самооценок как самостоятельных эмпирических данных [Толочек, Машкова, 2020].

Методика шкалирования «Образ переживаемого эмоционального фона» (авторская) создавалась на основе обозначенных ниже положений:

- 1) В работе возможно обращение к изучению отраженного и сохраненного (вероятно, частично) следа эмоций в памяти в разные моменты стажа вождения.
- 2) Существует вероятность, что при обращении испытуемых к воспоминаниям, будет прежде всего извлекаться информация о тех эмоциях, которые многократно повторились, «прокручивались» в процессе автовождения, стали типично своеобразными для водителя.
- 3) Набор эмоций, который был включен в анкеты, обусловлен теоретическим анализом работ зарубежных исследователей, а также рядом эмпирических исследований, проведенных автором данной статьи.

В выборку эмпирического исследования вошли 113 водителей со стажем не менее 5-ти лет, из них 57 – с высоким уровнем надежности деятельности (безаварийные) и 56 – с низким уровнем надежности деятельности (имеющие в опыте дорожно-транспортные происшествия, случившиеся по их собственной или по обоюдной вине). Среди них 79,6% составляют мужчины и 20,4% женщины. Средний возраст выборки 33,2 года. Средний стаж вождения 12,3 лет.

Результаты исследования

В исследовании был проведен ранговый корреляционный анализ между отдельными характеристиками стиля вождения и частотой переживания водителями отдельных эмоций, входящих в образ эмоционального фона. Анализировались и сопоставлялись три этапа водительской биографии: 2-3-й годы автовождения, 4-5-й годы и 5-10-й.

Результаты проведенного корреляционного анализа представлены в таблицах 1-6.

Таблица 1 - Корреляционные связи между отдельными характеристиками стиля вождения и эмоциями, входящими в образ эмоционального фона (безаварийные водители) – третий год стажа вождения

Характеристики стиля вождения			Радость 3	Гнев 3	Тревога 3	Спокойст. 3	Удоволь. 3
Ро Спирма на	безопас- ность-риск 3	Коэффициент корреляции	0,225	-0,180	0,215	0,058	-0,052
		Знач. (2-х сторонняя)	0,092	0,181	0,108	0,666	0,701
	планиро- вание- импульс. 3	Коэффициент корреляции	0,150	-0,042	0,138	-0,052	-0,074
		Знач. (2-х сторонняя)	0,266	0,754	0,305	0,701	0,587
	отношен. к средств-вам безоп. 3	Коэффициент корреляции	0,086	-0,193	-0,061	0,116	-0,043
		Знач. (2-х сторонняя)	0,524	0,150	0,654	0,391	0,752
	культура вождения 3	Коэффициент корреляции	0,320*	-0,098	-0,095	0,150	0,197
		Знач. (2-х сторонняя)	0,015	0,471	0,484	0,267	0,142
	уверенность при парковке 3	Коэффициент корреляции	0,075	0,049	-0,370**	0,515**	0,214
		Знач. (2-х сторонняя)	0,578	0,717	0,005	0,000	0,109
		N	57	57	57	57	57

Таблица 2 - Корреляционные связи между отдельными характеристиками стиля вождения и эмоциями, входящими в образ эмоционального фона (безаварийные водители) – пятый год стажа вождения

Характеристики стиля вождения			Радость 5	Гнев 5	Тревога 5	Спокойст. 5	Удоволь. 5
Ро Спирмана	безопасн. - риск 5	Коэффициент корреляции	0,209	-0,208	-0,237	0,233	-0,005
		Знач. (2-х сторонняя)	0,118	0,120	0,076	0,081	0,968
	планир- импульс. 5	Коэффициент корреляции	0,292*	0,081	0,108	0,231	0,268*
		Знач. (2-х сторонняя)	0,028	0,551	0,422	0,084	0,044

Характеристики стиля вождения			Радость 5	Гнев 5	Тревога 5	Спокойст. 5	Удовольс. 5
	отношен. к средст. Безоп. 5	Коэффициент корреляции	0,132	-0,216	-0,169	0,186	0,124
		Знач. (2-х сторонняя)	0,326	0,107	0,210	0,165	0,357
	культура вождения 5	Коэффициент корреляции	0,338*	-0,280*	-0,175	0,171	0,297*
		Знач. (2-х сторонняя)	0,010	0,035	0,193	0,203	0,025
	уверен. при парковке 5	Коэффициент корреляции	0,010	0,003	-0,415**	0,363**	0,167
		Знач. (2-х сторонняя)	0,940	0,980	0,001	0,005	0,214

Таблица 3 - Корреляционные связи между отдельными характеристиками стиля вождения и эмоциями, входящими в образ эмоционального фона (водители с низким уровнем надежности деятельности) – десятый год стажа вождения

Характеристики стиля вождения			Радость 10	Гнев 10	Тревога 10	Спокойст. 10	Удовольст. 10
Ро Спирман а	безопасность-риск 10	Коэффициент корреляции	0,139	0,004	-0,205	0,350**	-0,142
		Знач. (2-х сторонняя)	0,303	0,974	0,126	0,008	0,291
	планир. - импульс. 10	Коэффициент корреляции	0,493**	-0,218	-0,012	0,352**	0,519**
		Знач. (2-х сторонняя)	0,000	0,103	0,927	0,007	0,000
	отношен. К средствам безопасн. 10	Коэффициент корреляции	0,091	-0,138	-0,254	0,318*	0,193
		Знач. (2-х сторонняя)	0,501	0,304	0,057	0,016	0,150
	культура вожден. 10	Коэффициент корреляции	0,417**	-0,146	-0,225	0,334*	0,494**
		Знач. (2-х сторонняя)	0,001	0,278	0,092	0,011	0,000
	уверен. При парковке 10	Коэффициент корреляции	0,075	0,144	-0,458**	0,336*	0,012
		Знач. (2-х сторонняя)	0,577	0,286	0,000	0,011	0,930
		N	57	57	57	57	57

Таблица 4 - Корреляционные связи между отдельными характеристиками стиля вождения и эмоциями, входящими в образ эмоционального фона (водители с низким уровнем надежности деятельности) – третий год стажа вождения

Характеристики стиля вождения			Радость 3	Гнев 3	Тревога 3	Спокой- ствие 3	Удоволь- ствие 3
Ро Спирмана	Безоп.-риск 3	Коэффициент корреляции	0,084	-0,342**	0,129	-0,075	-0,027
		Знач. (2-х сторонняя)	0,540	0,010	0,342	0,584	0,842
	Планир. - импульс.3	Коэффициент корреляции	-0,065	-0,201	0,118	-0,226	0,173
		Знач. (2-х сторонняя)	0,634	0,138	0,387	0,094	0,203
	Отношен. к средствам безоп. б3	Коэффициент корреляции	0,063	-0,222	-0,052	0,059	-0,029
		Знач. (2-х сторонняя)	0,645	0,100	0,705	0,665	0,831
	Культура вожд. 3	Коэффициент корреляции	0,141	-0,106	-0,062	0,114	0,019
		Знач. (2-х сторонняя)	0,301	0,438	0,649	0,401	0,892
	Увер. при парковке 3	Коэффициент корреляции	0,174	0,025	-0,201	0,314*	0,037
		Знач. (2-х сторонняя)	0,199	0,856	0,137	0,019	0,785
		N	56	56	56	56	56

Таблица 5 - Корреляционные связи между отдельными характеристиками стиля вождения и эмоциями, входящими в образ эмоционального фона (водители с низким уровнем надежности деятельности) – пятый год стажа вождения

Характеристики стиля вождения			Радость5	Гнев 5	Тревога5	Спокойс.5	Удоволь.5
Ро Спирмана	безоп. - риск 10	Коэффициент корреляции	0,175	-0,240	-0,093	0,111	-0,060
		Знач. (2-х сторонняя)	0,198	0,075	0,497	0,416	0,663
	планир.- импульс. 10	Коэффициент корреляции	-0,076	-0,136	-0,041	-0,044	0,066
		Знач. (2-х сторонняя)	0,579	0,319	0,766	0,750	0,631
	отношен. к средствам безоп. 10	Коэффициент корреляции	0,217	-0,247	-0,070	0,168	0,069
		Знач. (2-х сторонняя)	0,108	0,067	0,608	0,215	0,613
	культура вождения 10	Коэффициент корреляции	0,216	-0,121	-0,265*	0,290*	0,061
		Знач. (2-х сторонняя)	0,110	0,376	0,048	0,030	0,653
	уверен. при парковке 10	Коэффициент корреляции	0,122	-0,005	-0,243	0,397**	0,099
		Знач. (2-х сторонняя)	0,372	0,969	0,072	0,002	0,469
		N	56	56	56	56	56

Таблица 6 - Корреляционные связи между отдельными характеристиками стиля вождения и эмоциями, входящими в образ эмоционального фона (водители с низким уровнем надежности деятельности) – десятый год стажа вождения

Характеристики стиля вождения			Радость 10	Гнев 10	Тревога 10	Спокойствие 10	Удовольств. 10
Ро Спирмана	Безоп. -риск 10	Кoeffиц. корреляции	0,193	-0,147	-0,055	0,033	0,059
		Знач. (2-х сторонняя)	0,154	0,278	0,689	0,807	0,667
	Планир. - импульс. 10	Кoeffиц. корреляции	0,008	-0,126	-0,175	0,070	0,140
		Знач. (2-х сторонняя)	0,951	0,356	0,196	0,608	0,302
	Отношение к средствам безоп. 10	Кoeffиц. корреляции	0,136	-0,061	-0,108	0,172	0,258
		Знач. (2-х сторонняя)	0,316	0,653	0,430	0,206	0,055
	Культура вожд. 10	Кoeffиц. корреляции	0,320*	-0,071	-0,257	0,493**	0,259
		Знач. (2-х сторонняя)	0,016	0,602	0,056	0,000	0,054
	уп10	Кoeffициент корреляции	0,103	-0,040	-0,199	0,471**	0,037
		Знач. (2-х сторонняя)	0,451	0,769	0,142	0,000	0,789
N			56	56	56	56	56

Обсуждение результатов

Анализ данных приложений позволяет отметить, что в группе безаварийных водителей связи между характеристиками стиля вождения и переживанием удовольствия, а также радости появляются еще в начале водительского стажа (...). С ростом стажа вождения корреляции только усиливаются – то есть (вероятно) в данной группе отбор методов и средств деятельности вполне укладывается в модель, предложенную В.А. Толочком, а эмоции (в данном случае переживание удовольствия в первую очередь) выполняют регулирующую функцию в отношении поведения. На этой основе у данной группы водителей (вероятно) и формируется истинный (гармоничный их индивидуальности) стиль деятельности (а в дальнейшем при необходимости корректируется), что и способствует сохранению надежности деятельности на протяжении всей водительской биографии.

В группе же аварийных водителей не выявлено корреляций между частотой переживания удовольствия и анализируемыми характеристиками стиля (ни в один из анализируемых периодов времени), ни с переживанием радости. Иными словами, переживание удовольствия или неудовольствия, а также наличие или отсутствие радости в процессе автовождения никак не связано с изменением дорожного поведения у данной группы водителей. При этом само переживание удовольствия возникает, но на изменении характеристик стиля как будто не отражается. При этом у водителей безаварийных корреляции между характеристиками стиля вождения и переживанием удовольствия наблюдаются во все наблюдаемые периоды стажа.

У аварийных водителей обнаруживаются корреляции с частотой переживания тревоги и спокойствия, но складывается впечатление, что балансирование между этими переживаниями в меньшей степени способно повлиять на отбор водителями более подходящих ему методов и средств осуществления деятельности и в меньшей степени способно изменить его дорожное поведение.

У безаварийных водителей не выявлено корреляций между частотой проявления гнева и отдельными характеристиками стиля, в то время как у аварийных, напротив, именно частота проявления гнева во все анализируемые периоды оказывается связанной со стилем вождения.

Удивительно, что, испытывая негативные эмоции на регулярной основе (и имея сомнительную социальную успешность в этой сфере) водители из аварийной группы не отказываются от водительской деятельности.

Заключение

Проведенный анализ позволяет в определенной степени подтвердить работоспособность модели стиля деятельности В.А. Толочка в отношении водителей с высоким уровнем надежности деятельности), но заставляет усомниться в ее работоспособности в отношении водителей аварийных, что неудивительно, учитывая, что модель исследователя не настроена на так называемые «псевдостили», то есть стили, не способствующие социальной успешности. Полученные результаты также заставляют задуматься о расширении представлений о функциях эмоций [Вилюнас, 2004; Пырьев, 2012] в становлении и динамике стилей деятельности и в поведении в целом.

Отсутствие связей между характеристиками стиля вождения и таким эмоциональным переживанием как удовольствие с получением на выходе в деятельности низкого уровня надежности и высокой аварийности вполне укладывается в модель Т. Голви. По всей видимости, и поиск методов для профилактики аварийности водителей следует искать в возможности перестройки не способствующих безопасному поведению на дороге взаимосвязей между эмоциями и стилем вождения, в том числе с опорой на коучинговые практики, а также на анализ мотивационных возможностей эмоций.

Библиография

1. Вилюнас В.К. Эмоции и деятельность // Психология эмоций. СПб.: Питер, 2004. С. 285-302.
2. Глазков В.Ф. и др. Основы подготовки водителей автотранспортных средств. Ч. 1. СПб.: Петрополис, 2015. 450 с.
3. Голви Т. Работа как внутренняя игра. Раскрытие личного потенциала. М., 2018. 304 с.
4. Козлов Е.В. Психофизиологическое обоснование необходимости совершенствования системы подготовки водителей: дис. ... канд. мед. наук. М., 2012. 126 с.
5. Лобанова Ю.И. Особенности стиля вождения «аварийных» и «безаварийных» водителей // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Психология. 2016. Т. 9. № 3. С. 87-94.
6. Лобанова Ю.И. Очерки рефлексивной психологии стилей (на примере стилей вождения). СПб., 2023. 312 с.
7. Лобанова Ю.И. Психология безопасного автовождения. СПб., 2016. 326 с.
8. Лобанова Ю.И. Стиль вождения: структурный подход к диагностике. оценка отдельных характеристик // Вестник гражданских инженеров. 2014. № 6 (47). С. 284-292.
9. Лобанова Ю.И. Типичные эмоции, стиль вождения и профилактика аварийности водителя // European Social Science Journal. 2017. № 1. С. 396-406.
10. Пырьев Е.А. Мотивационные возможности эмоций и потребностей: сравнительный анализ // Вестник ОГУ. 2012. № 9 (145). С. 35-42.
11. Толочек В.А., Машкова А.С. Компетенции: методы исследования, результаты, сущностные свойства психологических объектов: взаимосвязи и взаимоограничения // Организационная психология. 2020. Т. 10. № 4. С. 252-270.

12. Толочек В.А. Проблема стилей в психологии: историко-теоретический анализ. М., 2013. 320 с.
13. Толочек В.А. Профессионально важные качества и компетенции субъекта деятельности (к вопросу эволюции феномена) // Психология человека как субъекта познания, общения и деятельности. М., 2018. С. 1352-1357.
14. Taubman – Ben-Ari O. Driving styles and their associations with personality and motivation // Accident Analysis & Prevention. 2012. Vol. 45. P. 416-422.

Features of the relationship of emotions and driving style as a factor of driver accidents

Yuliya I. Lobanova

PhD in Psychology, Associate Professor,
Associate Professor of the Department of History and Philosophy,
Saint Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering,
190005, 4, 2nd Krasnoarmeiskaya str., Saint Petersburg, Russian Federation;
e-mail: gretta25@list.ru

Elizaveta I. Krasil'nikova

Student,
Sobchak International Banking Institute,
191011, 60, Nevskii ave., Saint Petersburg, Russian Federation;
e-mail: Zzz12217@mail.ru

Abstract

The article critically analyzes certain features of driver training in driving schools. The importance of the emotions experienced is substantiated both for the actual learning process and for the formation of the driving style necessary for adaptation in activity. It is pointed out that there is insufficient knowledge of the relationship between driving style and the image of the emotional background experienced during driving. The methods used for conducting empirical research are described. The data of the rank correlation analysis are presented. The specific features of the interrelationships between driving style and the image of the emotional background of drivers with different levels of reliability of activity are revealed: accident-free drivers have correlations between changes in driving style characteristics and experiencing pleasure while driving, and this correlation becomes stronger over time. For drivers with a low level of reliability (emergency), such a connection is not detected in any of the analyzed periods. The paper concludes that it is possible to search for methods to prevent driver accidents by restructuring the relationships between emotions and driving style that do not contribute to safe behavior on the road, including relying on coaching practices, as well as analyzing the motivational possibilities of emotions.

For citation

Lobanova Yu.I., Krasil'nikova E.I. (2024) Osobennosti vzaimosvyazi emotsii i stilya vozhdeniya kak faktor avariinosti voditelya [Features of the relationship of emotions and driving style as a factor of driver accidents]. *Psikhologiya. Istoriko-kriticheskie obzory i sovremennye issledovaniya* [Psychology. Historical-critical Reviews and Current Researches], 13 (2A), pp. 139-149.

Keywords

Activity style, driving style, emotions, image of an emotional background, accident rate, pleasure, functions of emotions.

References

1. Glazkov V.F. et al. (2015) *Osnovy podgotovki voditelei avtotransportnykh sredstv. Ch. 1* [Fundamentals of training vehicle drivers. Part 1]. St. Petersburg: Petropolis Publ.
2. Gallwey T. (2018) *Rabota kak vnutrennyaya igra. Raskrytie lichnogo potentsiala* [The Inner Game of Work: Focus, Learning, Pleasure, and Mobility in the Workplace]. Moscow.
3. Kozlov E.V. (2012) *Psikhofiziologicheskoe obosnovanie neobkhodimosti sovershenstvovaniya sistemy podgotovki voditelei. Doct. Dis.* [Psychophysiological substantiation of the need to improve the driver training system. Doct. Dis.]. Moscow.
4. Lobanova Yu.I. (2023) *Ocherki refleksivnoi psikhologii stilei (na primere stilei vozhdeniya)* [Essays on the reflexive psychology of styles (using the example of driving styles)]. St. Petersburg.
5. Lobanova Yu.I. (2016) Osobennosti stilya vozhdeniya «avariinykh» i «bezavariinykh» voditelei [Features of the driving style of “accident” and “accident-free” drivers]. *Vestnik Yuzhno-Ural'skogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Psikhologiya* [Bulletin of the South Ural State University. Series: Psychology], 9, 3, pp. 87-94.
6. Lobanova Yu.I. (2016) *Psikhologiya bezopasnogo avtovozhdeniya* [Psychology of safe driving]. St. Petersburg.
7. Lobanova Yu.I. (2014) Stil' vozhdeniya: strukturnyi podkhod k diagnostike. otsenka otde'lnykh kharakteristik [Driving style: a structural approach to diagnosis. assessment of individual characteristics]. *Vestnik grazhdanskikh inzhenerov* [Bulletin of Civil Engineers], 6 (47), pp. 284-292.
8. Lobanova Yu.I. (2017) Tipichnye emotsii, stil' vozhdeniya i profilaktika avariinosti voditelya [Typical emotions, driving style and driver accident prevention]. *European Social Science Journal*, 1, pp. 396-406.
9. Pyrev E.A. (2012) Motivatsionnye vozmozhnosti emotsii i potrebnosti: sravnitel'nyi analiz [Motivational possibilities of emotions and needs: comparative analysis]. *Vestnik OGU* [OSU Herald], 9 (145), pp. 35-42.
10. Taubman – Ben-Ari O. (2012) Driving styles and their associations with personality and motivation. *Accident Analysis & Prevention*, 45, pp. 416-422.
11. Tolochev V.A. (2013) *Problema stilei v psikhologii: istoriko-teoreticheskii analiz* [The problem of styles in psychology: historical and theoretical analysis]. Moscow.
12. Tolochev V.A. (2018) Professional'no vazhnye kachestva i kompetentsii sub"ekta deyatel'nosti (k voprosu evolyutsii fenomena) [Professionally important qualities and competencies of the subject of activity (on the issue of the evolution of the phenomenon)]. In: *Psikhologiya cheloveka kak sub"ekta poznaniya, obshcheniya i deyatel'nosti* [Human psychology as a subject of cognition, communication and activity]. Moscow.
13. Tolochev V.A., Mashkova A.S. (2020) Kompetentsii: metody issledovaniya, rezul'taty, sushchnostnye svo istva psikhologicheskikh ob"ektov: vzaimosvyazi i vzaimoogranicheniya [Competencies: research methods, results, essential properties of psychological objects: relationships and mutual limitations]. *Organizatsionnaya psikhologiya* [Organizational psychology], 10, 4, pp. 252-270.
14. Vilyunas V.K. (2004) Emotsii i deyatel'nost' [Emotions and activity]. In: *Psikhologiya emotsii* [Psychology of emotions]. St. Petersburg: Piter Publ.