

exposes descriptions of the dominant negative emotional state, and is characterized subjective bad quarter of a hour. The specific of decision-making by investigators under act of emotional discomfort consists in that negative emotions are characterized greater intensity, than positive, they are directed інтернально and often enough does not have external expression.

A general tendency consists in that for investigators with the high level of emotional discomfort absent sense of pleasure life, emotional tension, anxiety, constraint, uncertainty, mental instability, is diagnosed. In addition, for them a tendency is watched to the permanent decline of mood, origin of the state of apathy, emotional застрягання on the failures; absent ability to listen to itself and feelings, inadequate perception of different vital situations (the dramatic effect of perception rises) is developed.

Psychological diagnostics empiric confirmed the special psychological status of fifth year of stay in position of investigator in relation to forming of internal discomfort. This period of becoming of personality of investigator as a professional is original psychological Rubicon, that comes forward as a guarantor of adaptation of personality to the terms of stay in the difficult стресогенних terms of labour or, vice versa, without corresponding psychological accompaniment, passing of service can create terms for disharmonious development of personality. In a term 5 to works in investigative agencies has place substantial change of інтернальних of constituents toward the increase of internal comfort.

Key words: personality of investigator, professional activity, experience of work, discomfort, stress, emotional tension, disharmony.

Стаття надійшла до редакції 11.02.2021

УДК 159.9

DOI: [https://doi.org/10.18524/2707-0409.2021.1\(53\).241361](https://doi.org/10.18524/2707-0409.2021.1(53).241361)

Чернишов В. О.

аспірант кафедри психології та педагогіки,

Університет сучасних знань

e-mail: gg-82@ukr.net

ORCID ID 0000-0002-8020-2846

ФОРМУВАННЯ ЕМОЦІЙНОЇ СТІЙКОСТІ КАНДИДАТІВ У ВОДІЇ ПРИ ВИВЧЕННІ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

У статті розглянуто окремі аспекти психологічної готовності курсантів — майбутніх водіїв до керування транспортними засобами (ТЗ). Акцентовано підвищений рівень психологічної небезпеки при керуванні автотранспортом, у зв'язку з чим зроблено ухил на аналіз передумов готовності майбутніх водіїв до адаптації в умовах нової специфічної діяльності, пов'язаної з керуванням та взаємодією з іншими учасниками дорожнього руху. Обґрунтовано потребу актуалізації уваги майбутніх водіїв на психологічних складниках участі у дорожньому русі та можливих психологічних та психофізіологічних ризиках для курсантів. Описано основні складники оцінки готовності курсантів до водіння при вивченні Правил дорожнього руху та практикування за кермом. Визначено важливі якості та риси, які мають бути притаманні майбутнім водіям для успішного здійснення керування, а також для комфортного психологічного самопочуття за кермом. Акцентовано увагу на понятті емоційного вигорання водія, що пов'язує зниження рівнів емоційної стійкості та уважності при керуванні певний термін часу (2–3 роки). Виокремлено особливості темпераменту та нервово-психічні особливості досліджуваних, які мають визначальний вплив на успішність керування та параметри психофізіологічної безпеки майбутнього водія. Деталізовано питання профілактики та подолання надмірної емоційної напруги у зв'язку із підготовкою майбутніх водіїв до керування автотранспортом та виокремлено нагальність недопущення емоційно нестійкого стану, що

може призводити до втрати уважності та впевненості у собі під час керування, та призвести до тяжких наслідків, в тому числі і для психічної сфери водія.

Ключові слова: Правила дорожнього руху (ПДР), емоційна стійкість, кандидати у водії, емоційне навантаження, емоційне вигорання водіїв.

Вступ. На сучасному етапі розвитку людського суспільства неможливо уявити задовільну нормальну життєдіяльність та функціонування людини без комунікацій різного виду. Однією з таких комунікацій є транспортна. Види транспортної комунікації розділені за видами транспорту. Найбільш поширеним та зручним є автомобільний транспорт. Він приносить багато користі, без якої людство не прийшло б до сьогодення, але одночасно є причиною численних проблемних ситуацій, аварій та катастроф, для подолання яких виникає потреба в підготовці кваліфікованих кадрів — спеціалістів керування транспортом, тому тут практичним, значущим науковим психологічним інтересом є власне психологічний супровід вивчення ПДР з урахуванням та формуванням емоційної стійкості кандидатів у водії у процесі вивчення ПДР.

Постановка проблеми. Емоційна стійкість залишається однією з головних проблем психології професійного відбору. Незважаючи на те, що управління персональним автомобілем є розповсюдженим видом діяльності та навичкою, якою володіє значна частка населення, вважаємо навик керування важливим у зв'язку зі спеціальним відбором курсантів для його здійснення. Керування вважається сферою підвищеного ризику для життя; кожен водій постійно зіштовхується з небезпекою, з проблемою емоційної рівноваги, що допомагає більш адекватно сприйняти ситуацію, свій особистий стан і з урахуванням цього прийняти миттєве та найбільш адекватне рішення в конструктивному розв'язанні виникаючих труднощів. Для ефективного перебування в таких умовах потрібна підвищена увага до емоційної стійкості водія. Недооцінка значимості цього фактора може стати однією з основних причин високого рівня травматизму, загибелі чи каліцтва, зниження працездатності і підви-

щення кількості помилок. Робота професійного водія пов'язана з суттєвими емоційними навантаженнями, зокрема стресами, негативними емоційними переживаннями, необхідністю швидко реагувати на виникаючі стресові фактори тощо. При цьому монотонність процесу керування досить швидко притуплює увагу водія, і невідповідна емоційна стійкість може негативно вплинути на прийняття рішень за кермом, призвівши до негативних наслідків, аварійних ситуацій, підвищення кількості ДТП та катастроф.

Специфіка вивчення теоретичного та практичних курсів ПДР має на меті викладання не тільки законодавчо закріплених правил взаємодії учасників дорожнього руху та знаків, що позначають певні дії або об'єкти — учасники дорожнього руху.

При поглибленні вивчення ПДР, а також при появі елементів практичних занять (безпосереднього керування) у курсантів — майбутніх водіїв, які не мають жодного досвіду перебування за кермом автомобіля, закономірно виникає страх, пов'язаний із багатозадачністю процедури керування.

Вивчення особливостей психологічних детермінант емоційної стійкості майбутніх водіїв потребує більш детального і ретельного аналізу.

Метою статті є визначення основних показників, що впливають на емоційну стійкість курсантів — майбутніх водіїв, які вивчають правила дорожнього руху.

Результати дослідження. Проблема емоційної стійкості знайшла своє відображення у працях Л. М. Аболіна [1, с. 141–149.], М. О. Амінова, Б. Х. Варданяна [3, с. 542–543], С. О. Ізюмової, Є. П. Ільїна, Ю. М. Кулюткіна, В. Д. Небиліцина, А. Є. Ольшанникової, Я. Рейковського, Г. С. Сухобської, Я. Стреляу, В. Е. Чудновського, О. О. Черникової [9, с. 442–444].

Емоційна стійкість — це властивість особистості, що забезпечує стабільність стеничних емоцій і позитивного емоційного збудження у разі дії різних факторів. Емоційна стійкість, що доповнена високою здатністю до керування емоційним станом, — одна з найважливіших умов забезпечення здоров'я, надійної діяльності, збереження високої психічної працездатності

в стресових умовах. Показниками емоційної стійкості (самовладання, витримки, холоднокровності) людини за виникнення будь-якої загрозової ситуації є:

- а) збереження оптимістичного настрою;
- б) відсутність відчуття страху, розгубленості, пригніченості.

За наявності емоційної стійкості в людини не виникає зайвого збудження або апатії, скутості, пригнічення розумових здібностей, що призводять до порушення координації рухів, знесилення, погіршення самопочуття. Емоційна нестійкість також характеризується переважанням негативних емоцій; перезбудженням; апатією; виснаженням нервової системи [4, с. 106–112].

Отже, емоційна стійкість — це багатосистемна, інтегральна риса-якість, котра базується на чотирьох її основних компонентах — емоційному (емоційна тривожність або збудження), мотиваційному (сила мотивації), інтелектуальному (оцінка, прогноз, ухвалення рішень у неординарних ситуаціях), типологічному (особливості нервової системи), що зумовлюють продуктивність діяльності й адекватність поведінки особи при вирішенні завдань в умовах екстремальних і стресових дій.

Змістово-динамічну суть емоційної стійкості майбутніх водіїв становить психологічна характеристика етичної стійкості і соціальної стабільності, функціонування інтелекту і повнота психічного образу особистості при вирішенні проблемних ситуацій, що виникають під час керування [5, с. 191–211; 6, с. 92].

З метою вивчення психологічних особливостей емоційної стійкості курсантів, які вивчають правила дорожнього руху, мною було організовано та проведено емпіричне дослідження.

У дослідженні із застосуванням відповідного психодіагностичного інструментарію взяли участь 42 особи — майбутніх водіїв. Автор статті висунув робочу гіпотезу дослідження, яка полягала у припущенні, що після проведення психофізіологічних тренінгів з курсантами, які вивчають Правила дорожнього руху, їх емоційна стійкість підвищиться, вони стануть більш зібраними, готовими до керування та реагування в стресових ситуаціях.

Для досягнення мети емпіричного аналізу автором було визначено такі методи дослідження: проективна методика «Не-

існуюча тварина», тест-опитувальник ІТО Собчик, методика оцінки нервово-психічної стійкості «Прогноз», а також тест кольорових виборів Люшера та визначення ССМР, ПСМР та РРО.

Таблиця 1

Індивідуально-типологічні властивості курсантів, за методикою Л. Н. Собчик

№	Шкала ІТО	Гіпоемітивність (погане саморозуміння)	Норма (гармонійна особистість)	Помірне вираження (акцентуована риса)	Надмірне вираження (емоційне напруження)
1	Екстраверсія	0 %	76,7 %	13,3 %	10 %
2	Спонтанність	10 %	80 %	3,3 %	6,7 %
3	Агресивність	0 %	33,3 %	66,7 %	0 %
4	Ригідність	3,3 %	43,3 %	26,7 %	26,7 %
5	Інтроверсія	6,7 %	23,3 %	6,7 %	63,3 %
6	Сенситивність	16,7 %	43,3 %	30 %	10 %
7	Тривожність	23,3 %	6,7 %	56,7 %	13,3 %
8	Лабільність	26,7 %	36,7 %	33,3 %	3,3 %

За результатами аналізу індивідуально-типологічних властивостей досліджуваних курсантів (таблиця 1) найбільш стійкими та гармонійно вираженими виявилися шкали екстраверсії — зверненість у світ реально існуючих об'єктів і цінностей, відвертість, прагнення до розширення кола контактів, товариськість — та спонтанності — непродуманість у висловах і вчинках. Останній показник не є доцільною рисою для майбутніх водіїв, дії та вчинки яких повинні бути продумані. Найменш вираженим виявився показник тривожності, що позначає емоційність, сприйнятливність, незахищеність.

Цей показник також не відповідає спрямованості керування і негативно позначається на емоційній стійкості, тому потребує відповідної корекції. Загалом за результатами діагностики індивідуально-типологічних особливостей курсантів — майбутніх водіїв було отримано недиференційовану визначеність лабільності, емоційне напруження — надмірну вираженість інтроверсії, акцентуовані агресивність та тривожність, гармонійно

розвинену екстраверсію та спонтанність. Усі названі показники перешкоджають емоційній стійкості курсантів-водіїв, тому доцільно визначити ці властивості і риси як такі, що потребують психологічної корекції.

Досліджувані в цілому мають достатню нервово-психічну стійкість (таблиця 2). Можемо говорити про тісну взаємозалежність показника НПС з емоційною стійкістю курсантів — майбутніх водіїв. Також досліджувані мають досить високий ступінь опірності стресу, що також тісно пов'язано з нервово-психічною та емоційною стійкістю.

Таблиця 2

Нервово-психічна стійкість курсантів за методикою «Прогноз»

Пункти шкали НПС	Отримані бали НПС	Значення пунктів шкали НПС	Досліджувані
1	>32	Нервово-психічна нестійкість	0 %
2	29–32		3,3 %
3	23–28		0 %
4	18–22		13,3 %
5	14–17	Середнє	20 %
6	11–13	Нервово-психічна стійкість	16,7 %
7	9–10		10 %
8	7–8		26,7 %
9	6		6,7 %
10	<6		3,3 %

Як було виявлено з результатів якісного аналізу рисунків неіснуючої тварини, досліджуваним курсантам притаманна низька креативність, замкненість, імпульсивність у прийнятті рішень, байдуже ставлення до думки оточуючих, егоїзм, тенденція до агресивності тощо.

Згідно з результатами за тестом Люшера (таблиця 3), найбільш вираженими по групі досліджуваних є дві протилежні тенденції: прагнення діяти впевнено і спокійно, і дія під впливом стресу й інших негативних факторів. Перший показник свідчить про емоційну стійкість курсантів — майбутніх водіїв, другий же — навпаки — говорить про недостатню їхню емоційну стійкість. Тому останній показник потребує суттєвої корекції як небажана риса для водія.



Рис. 1. Результати діагностики рівнів нервово-психічної стійкості досліджуваних курсантів

Таблиця 3

Кольорові переваги у досліджуваних курсантів за методикою Люшера

Колір	Позиція кольору в ряду переважаючого вибору								Сума
	1	2	3	4	5	6	7	8	
Сірий	2	4	5	3	5	3	4	4	30
Синій	6	4	4	5	3	4	4	0	30
Зелений	5	6	6	4	4	2	2	1	30
Червоний	4	5	3	5	3	4	3	3	30
Жовтий	5	3	4	3	4	5	5	1	30
Фіолетовий	7	4	3	2	3	2	3	6	30
Коричневий	1	3	4	6	5	4	3	4	30
Чорний	0	1	1	2	3	6	6	11	30
Сума	30	30	30	30	30	30	30	30	

В цілому результати за методикою Люшера показали надмірну закритість та скупість емоційного реагування досліджуваних курсантів — майбутніх водіїв. Це є однією з важливих якостей для водія, проте не сприяє виробленню емоційної стійкості.

Показники психомоторики досліджуваних курсантів (таблиця 4) також знаходяться в межах норми, що говорить про психофізіологічну можливість емоційної стійкості у досліджуваних.

Таблиця 4

**Психомоторні показники досліджуваних курсантів
за психофізіологічними методиками, мсек**

№ п/п	Показники психомоторних тестів	Нормативне значення	Значення по групі досліджуваних
1	ПЗМР — проста зорово-моторна реакція	220 ± 260	223,54±4,17
2	РРО — реакція на рухомий об'єкт	280 ± 320	298,13±4,26
3	РР — реакція розрізнення	360 ± 400	376,63±6,84
4	РВ — реакція вибору	-10 ± 10	-1,78±3,56
5	ТТ — теплінг-тест	26 ± 38	36,71±2,51
6	ОУ — оцінка уваги	-10 ± +10	5,39±1,64
7	ПР — перешкодостійкість	26 ± 38	30,13±1,4
8	КЧСМ — критична частота світлових миготінь	-10 ± 10	-1,53±4,61
9	КТ — контактна треморометрія	26 ± 38	32,84±1,73
10	КК — контактна координаціометрія	-10±10	1,92±2,85
11	ОМВ — оцінка м'язової витривалості	26 ± 38	31,14±1,16

За допомогою методу головних компонент отримане значення узагальненого показника для кожного курсанта, що дозволило інтегрально оцінити їх психомоторні якості. Діапазон змін чинника у відносних одиницях склав від -1,122 до +3,334 в цілому по групі обстежених, при цьому зрушення діапазону у бік негативних значень чинника відповідало кращим психомоторним якостям. Зроблений автором кореляційний аналіз всіх показників психомоторики за наслідками психодіагностичних тестів виявив високий рівень взаємозв'язків між цими показниками ($r=0,3-0,6$, $p<0,001$), що підтверджує діагностичну інформативність використовуваних психомоторних тестів для валідної оцінки ступеня емоційної стійкості курсантів — майбутніх водіїв.

Отже, особливістю діяльності водіїв є висока емоційна напруженість. Емоційне перевантаження дезорганізує кермуван-

ня, призводить до виснаження нервової системи, емоційних зривів, нервово-психічних захворювань. Тому у повсякденній праці водій постійно стикається з необхідністю керування емоційними станами та пошуку найбільш ефективних способів емоційної регуляції. А необхідність самонадання ефективної психологічної допомоги обумовлюється особистісними якостями курсанта, які потрібно розвивати під час підготовки. Тобто особистісно-професійні утворення майбутнього водія щодо емоційної стійкості є основою особистісного стилю діяльності для надання ефективної психологічної самопомоги. Особистісний стиль діяльності курсантів — майбутніх водіїв можна вважати успішним, якщо курсант володіє: мотивацією досягнення успіху (Е. Лоуел, Л. Портер); позитивним уявленням про образ «Я» (У. Джеймс); швидкою адаптацією в нових умовах (С. Д. Максименко, Н. В. Чепелева, К. Л. Мілютіна); навичками емоційної саморегуляції (А. А. Востриков, Н. І. Дідусь, Н. В. Самоукіна, І. Є. Шварц, Т. С. Яценко). Умовно можна назвати цей стиль діяльності — конструктивним, який є основою культури водія. Ефективність формування емоційної стійкості у курсантів — майбутніх водіїв визначається застосуванням вправ спеціального психофізичного тренінгу та ранньою психодіагностикою, що враховує характеристики емоційної стійкості на різних рівнях її прояву. Головним шляхом формування емоційної стійкості є оволодіння прийомами емоційно-вольової регуляції на психологічному та фізичному рівнях, розвиток та вдосконалення індивідуальних властивостей та психічних функцій особистості, які забезпечують емоційну стійкість. Застосування цілісного комплексу психокорекційного впливу дозволяє оптимізувати емоційну стійкість курсантів на етапі вивчення правил дорожнього руху та практичних занять з керування.

Сутність програми підвищення емоційної стійкості курсантів полягає у профілактиці емоційного вигорання у зв'язку з певним стажем кермування (зазвичай найбільший ризик настання такого виснаження визначають на рівні двох-трьох років). Емоційне вигорання служить одним з провідних чинників порушення емоційної стійкості та потребує, на нашу думку,

першочергової корекції, адже тісно пов'язане із ризиком настання небажаних ситуацій дорожнього руху.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Теоретичний аналіз проблеми емоційної стійкості курсантів — майбутніх водіїв є нагальним і необхідним, особливо в умовах підвищеної ризиковості водійської діяльності, практичні результати дозволяють в подальшому більш ефективно готувати майбутніх водіїв під час вивчення правил дорожнього руху. Подальші дослідження можуть бути спрямовані на більш поглиблене емпіричне вивчення емоційної сфери учасників ризиконебезпечних видів діяльності і формулювання відповідних психологічних рекомендацій стосовно профілактики емоційного вигорання та підвищення рівня емоційної стійкості майбутніх водіїв.

Список використаних джерел і літератури

1. Аболин Л. М. Эмоциональная устойчивость и пути ее повышения / Л. М. Аболин // Вопросы психологии. — 1989. — № 4. — С. 141–149.
2. Аршава І. Ф. Емоційна стійкість людини і її діагностика / І. Ф. Аршава. — Д.: Вид-во ДНУ, 2006. — 336 с.
3. Варданян Б. Х. Механизм регуляции эмоциональной устойчивости: категории, принципы и методы психологи / Б. Х. Варданян // Психические процессы: тезисы научных сообщений советских психологов к VI Всесоюзному съезду Общества психологов СССР. — М.: Наука, 1983. — С. 542–543.
4. Дьяченко М. И. О подходах к изучению эмоциональной устойчивости / М. И. Дьяченко, В. А. Пономаренко // Вопросы психологии. — 1990. — № 1. — С. 106–112.
5. Корольчук М. С. Адаптація та її значення в системі психофізіологічного забезпечення діяльності / М. С. Корольчук // Збірник наукових статей Київського міжнародного університету. — 2002. — Вип. 2. — С. 191–211.
6. Лебедева С. Ю. Коррекция неблагоприятных эмоциональных состояний функционирования комнаты психологической разгрузки: учебное пособие / С. Ю. Лебедева, Г. В. Попова. — Х.: Национальный университет внутренних дел МВД Украины, 2002. — 92 с.
7. Носенко Е. Л. Теоретико-психологічні засади комп'ютерної діагностики емоційної стійкості людини / Е. Л. Носенко, І. Ф. Аршава. — Д.: Вид-во ДНУ, 2006. — 188 с.
8. Корольчук М. С. Психологічне забезпечення психічного і фізичного здоров'я: навч. посіб. / М. С. Корольчук, В. М. Крайнюк, А. Ф. Косенко, Т. І. Кочергіна; заг. ред. М. С. Корольчука. — К.: ІНКОС, 2002. — 272 с.
9. Черникова О. А. Исследование эмоциональной устойчивости в условиях напряженной деятельности / О. А. Черникова // Проблемы общей психологии:

тезисы сообщений на XVIII Международном психологическом конгрессе / под ред. О. С. Виноградова. — М.: Просвещение, 1966. — Т. 2. — С. 442–444.

REFERENCES

1. Abolin, L. M. (1989). Emotsionalnaya ustoychivost i puti yeye povysheniya [Emotional resilience and ways to improve it]. *Voprosy psikhologii — Psychology Issues*, No 4, 141–149 [in Russian].
2. Arshava, I. F. (2006). Emotsiynna stiykist lyudyny i yiyi diahnostyka [Emotional stability of a person and his diagnosis]. Dnipropetrovsk: DNU Publishing House [in Ukrainian].
3. Vardanyan, B. Kh. (1983). Mekhanizm regulyatsii emotsionalnoy ustoychivosti: kategorii, printsipy i metody psikhologii [The mechanism of regulation of emotional stability: categories, principles and methods psychologists]. *Psikhicheskiye protsessy: tezisy nauchnykh soobshcheniy sovetskikh psikhologov k VI Vsesoyuznomu s"yezdu Obshchestva psikhologov SSSR — Mental processes: theses of scientific reports of Soviet psychologists for the VI All-Union Congress of the Society of Psychologists of the USSR*, (pp. 542–543). Moscow: Nauka [in Russian].
4. Dyachenko, M. I., & Ponomarenko, V. A. (1990). O podkhodakh k izucheniyu emotsionalnoy ustoychivosti [About approaches to the study of emotional stability]. *Voprosy psikhologii — Psychology Issues*, No 1, 106–112 [in Russian].
5. Korolchuk, M. S. (2002). Adaptatsiya ta yiyi znachennya v systemi psikhofiziologichnoho zabezpechennya diyal'nosti [Adaptation and its significance in the system of psychophysiological support of activity]. *Zbirnyk naukovykh statey Kyivskoho mizhnarodnoho universytetu — Collection of Scientific Articles of Kyiv International University*, Vol. 2, 191–211 [in Ukrainian].
6. Lebedeva, S. Yu., & Popova, G. V. (2002). Korrektsiya neblagopriyatnykh emotsional'nykh sostoyaniy funktsionirovaniya komnaty psikhologicheskoy razgruzki [Correction of unfavorable emotional states of the functioning of the psychological relief room.]. Kharkov: National University of Internal Affairs of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine [in Russian].
7. Nosenko, E. L., & Arshava, I. F. (2006). Teoretyko-psikhologichni zasady komp'yuternoy diahnostyky emotsiynoy stiykosti lyudyny [Theoretical and psychological principles of computer diagnostics of human emotional stability]. Dnipropetrovsk: DNU Publishing House [in Ukrainian].
8. Korolchuk, M. S., Krainyuk, V. M., Kosenko, A. F., & Kochergina, T. I. (2002). Psikhologichne zabezpechennya psikhichnoho i fizychnoho zdorov'ya [Psychological support of mental and physical health]. Kyiv: Firma "INKOS" [in Ukrainian].
9. Chernikova, O. A. (1966). Issledovaniye emotsionalnoy ustoychivosti v usloviyakh napryazhennoy deyatel'nosti [Investigation of emotional stability in conditions of intense activity]. *Problemy obshchey psikhologii: tezisy soobshcheniy na XVIII Mezhdunarodnom psikhologicheskom kongresse — Problems of general psychology: abstracts of reports at the XVIII International Congress of Psychology*, (pp. 442–444). Moscow: Prosveshcheniye, Vol. 2 [in Russian].

Чернышов В. О.

аспирант кафедры психологии и педагогики
Университет современного знания

ФОРМИРОВАНИЕ ЭМОЦИОНАЛЬНОЙ УСТОЙЧИВОСТИ КАНДИДАТОВ В ВОДИТЕЛИ ПРИ ИЗУЧЕНИИ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В статье рассмотрены отдельные аспекты психологической готовности курсантов — будущих водителей транспортных средств (ТС). Акцентовано повышение уровня психологической безопасности при управлении автотранспортом, в связи с чем сделан упор на анализ предметов подготовленности будущих водителей к адаптации в условиях нового специфического вида деятельности, связанной с управлением и взаимодействием с другими участниками дорожного движения. Обоснована потребность в акцентировании внимания будущих водителей на психологических составляющих участия в дорожном движении и возможных психологических и психофизиологических рисках для курсантов. Описаны основные составляющие оценки готовности курсантов к вождению при изучении ПДД и практики за рулем. Определены качества и черты, которые присущи водителям, для успешного осуществления водительской деятельности и комфортного психологического самоощущения во время этого процесса. Акцентируется внимание на «эмоциональном выгорании» водителя, которое усугубляется понижением уровней эмоциональной устойчивости и внимания во время процесса вождения длительностью около двух-трех лет. Выделены особенности темперамента и нервно-психические особенности исследуемых, которые определяют влияние на успешность управления и параметры психофизиологической безопасности будущего водителя. Детализированы вопросы профилактики и преодоления чрезмерного эмоционального напряжения в связи с подготовкой будущего водителя к управлению автотранспортом. Также выделена экстренность недопущения эмоционально неустойчивого состояния, которое потенциально может повлечь утрату внимания и уверенности в себе, привести к тяжелым последствиям, в том числе психологической сферы.

Ключевые слова: Правила дорожного движения, эмоциональная стойкость, курсанты, эмоциональная нагрузка, эмоциональное выгорание.

Chernyshov V.

Post graduate student, University of Modern Knowledge

FORMATION OF EMOTIONAL STABILITY OF CANDIDATES FOR DRIVERS WHEN STUDYING TRAFFIC RULES

Abstract. In the article the separate aspects of psychological readiness of drivers are considered to the management. An increase level of physical and psychological danger is accented at a management a motor transport. In this connection a slope is done on the analysis of pre-conditions of readiness of future drivers to adaptation in the conditions of the new specific activity related to the management and co-operating with other participants of travelling motion. The necessity of accented attention of future drivers is reasonable on the psychological constituents of participation travelling and possible psychological and psycho-physiological risks for students. The basic constituents of estimation of readiness of students are described to driving at the study of rules of travelling motion and practice after a helm. Important qualities and lines that must be inherent to the future drivers for successful realization of management are certain, and also for a comfort feel after a helm. Attention is accented on the concept of the emotional burning down of driver that links the decline of levels of emotional firmness and attentiveness at a management certain term of time (2–3 years). The features of temperament and neuropsychic features of investigated that have qualification influence on success of management and parameters of psycho-physiological safety of future driver are distinguished. The question of prophylaxis and overcoming of excessive emotional tension is gone into detail from connection with preparation of future drivers to the management a motor transport, and urgency is distinguished of non-admission emotionally of the unstable state that can result in the loss of attentiveness and confidence in itself during a management, and to result in heavy consequences, including for the psychical sphere of driver.

Key words: rules of travelling motion, emotional firmness, candidates in a driver, emotional loading, emotional burning down of drivers.

Стаття надійшла до редакції 09.04.2021