

Особенности личности, пережившей ситуацию автомобильной аварии

Автомобильная авария – событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или пострадали люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы, либо причинен иной материальный ущерб.

Основными причинами возникновения автомобильной аварии является: неисправность технического средства, нарушение правил дорожного движения, усталость водителя от длительной езды, отчего возникает временное расстройство восприятия окружающей среды. Алкогольное, наркотическое опьянение и плохое самочувствие человека в дороге.

Аспект переживания С. К. Бондырева определяла как гедонический. Переживание – это совокупность эмоций и ощущений в связи с высокозначимой для индивида ситуацией, имеющей для него проблемный характер. Она отмечала, что для человека есть нечто значимое «вообще» и значимое «происходящее» [1, с. 78].

Переживания – деятельностный аспект: умственные и физические действия индивида, подсказываемые характером проблемной для него ситуации и направленные на то, чтобы прийти к благополучному исходу. Деятельностный аспект переживания убедительно раскрыт в работах Ф. Е. Василюка [2, с. 28].

Переживание ситуации автомобильной аварии включает в себя совокупность эмоций и ощущений в связи с опасной для индивида ситуацией, где умственные и физические действия индивида направлены на то, чтобы прийти к благополучному исходу.

Пострадавший после травматического события имеет склонность заново переживать случившееся: это проявляется в навязчивых воспоминаниях, мыслях и ночных кошмарах. Личность с посттравматическим стрессовым расстройством не хочет вспоминать подробности случившегося, у него появляется желание забыть, вычеркнуть мысли и чувства, напоминающие о трагическом событии. Пострадавший становится эмоционально нестабильным: слезы сменяются вспышками гнева. Еще один симптом посттравматического стрессового расстройства – сверхбдительность. Человек проявляет повышенную осторожность даже в неопасных ситуациях [1, с. 144].

У психологически травмированной автомобильной аварией личности возникают признаки депрессии. Наблюдается усталость и потеря энергии, вне зависимости от интенсивности деятельности, появляется ощущение своей низкой ценности. Нередко депрессия сопровождается такими физиологическими признаками, как значительная потеря или прибавление веса, снижение или повышение аппетита, нервное истощение, апатия, расстройство сна, двигательная заторможенность или возбуждение.

Для преодоления стрессового напряжения водителю, пережившему ситуацию автомобильной аварии, необходимы способы совладающего поведения. Стратегии копинга дают возможность справиться с тяжелой проблемой. Стратегия может быть эмоциональная или поведенческая. Цель совладания состоит в том, чтобы человек смог преодолевать жизненные трудности или уменьшал их влияние на организм.

Понятие «копинг», или преодоление стресса, рассматривается как деятельность личности по поддержанию или сохранению баланса между требованиями среды и ресурсами, удовлетворяющими требованиям. Копинг-поведение реализуется посредством применения копинг-стратегий на основе личностных и средовых копинг-ресурсов. Относительно стабильные личностные и социальные характеристики людей, обеспечивающие психологический фон для преодоления стресса и способствующие развитию копинг-стратегий, рассматриваются в качестве копинг-ресурсов [2, с. 450].

В автомобильной аварии часто используется такой копинг-ресурс, как социальная поддержка, который представлен в виде информации, приводящий субъекта к утверждению, что его любят, поддержат и проявят заботу, и что он является членом социальной сети и имеет с ней

взаимные обязательства. Социальная поддержка, смягчая влияние стрессоров на организм, тем самым сохраняет здоровье и благополучие индивида, облегчает адаптацию и способствует развитию человека.

Эффективными стратегиями можно назвать такие стратегии, которые направленные на решение проблем Стратегии, назначение которых – совладание с отношением индивида к проблеме, являются менее эффективными. Но, как бы то ни было, исследования также свидетельствуют, что применение сразу нескольких способов совладания более эффективно, чем выбор только одного конкретного способа реагирования на ситуацию. Эффективность копинг-стратегий зависит как от самой реакции, так и от контекста, в котором эта реакция осуществляется [3, с. 466].

Таким образом, стресс вызванный переживанием ситуации автомобильной аварии, является сложным периодом, как для мужчин, так и для женщин. Мужчинам свойственно проявлять патологическую агрессию или гнев, повышенную нервозность. В то время как женщины проявляют излишнюю эмоциональность, «проговаривание» проблемы. Мужчины, как правило, чувствуют разрядку, когда принимаются за активные действия. Женщины чувствуют себя гораздо легче в ситуации, когда их проблемы понятны и приняты окружающими, когда имеется возможности высказаться и выплеснуть свои эмоции наружу.

Для определения оценки особенности поведенческих реакций испытуемых в ситуациях, сопряженных с неопределенностью для жизни, требующих нарушения установленных норм, использовалась методика «Диагностика степени готовности к риску» А. М. Шуберта. При помощи U-критерий Манна-Уитни (уровень значимости $p \leq 0,01$) было выявлены различия по шкалам: «склонности к риску» (у мужчин показатель – 5 %, у женщин – 16,67 %, то есть поведение женщины в критической ситуации направлено на вполне определенную цель, достижение которой связано с опасностью, угрозой поражения, неудачи); «склонность к излишней осторожности» (у мужчин показатель – 28,33 %, у женщин – 18,33 %, то есть мужчина стремится избегать ошибок, возможных несчастий и всего того, что может оказаться источником вреда).

Для определения преобладания одной из реакции (вторжение, избегание, возбуждение), на травмирующие ситуации, переживания и воспоминания о ней была использована методика «Шкала оценки травматического события» М. Горовица и при помощи U-критерий Манна-Уитни (уровень значимости $p \leq 0,01$) были выявлены различия у мужчин и женщин. У женщин показатель шкалы «возбудимость» выше, чем у мужчин, то есть женщины больше переживают ситуацию автомобильной аварии физически: проявляется тенденция испытывать неприятные физические ощущения (поливотность, нарушение дыхания, тошноту, учащение пульса, подъем давления, боль в мышцах, и т. п.) в ситуациях чем-то напоминающих о случившихся событиях; раздражительность, внутренняя напряженность, затруднения при необходимости сосредоточить внимание на чем-либо, настороженность, ожидание, что случится что-то плохое, склонность действовать или чувствовать себя так, как будто бы все еще находишься в той ситуации. У мужчин показатель по шкале «вторжение» выше, чем у женщин, что характеризует мужчин, переживающих ситуацию автомобильной аварии, более эмоционально. Проявляется это через злость, гнев, тревогу, ужас, навязчивые травмирующие воспоминания – при любом напоминании о травматическом событии заново переживается ситуация аварии с высокой степенью интенсивности. Иногда отдельные картины произошедших событий могут внезапно возникать в сознании личности как бы против ее воли, сопровождаясь при этом непереносимо тяжелыми переживаниями. Также мужчинам характерна сосредоточенность мыслей на случившемся, невозможность отвлечься и переключиться на другое. По шкале «избегание» различий выявлено не было, что говорит о том, что как мужчины, так и женщины демонстрируют высокий уровень, стараются не вспоминать об аварии, намеренно избегают места происшествия, ни с кем не говорят на эту тему, не позволяют себе расстраиваться, ощущают нереальность произошедшего и т. п.

Для определения копинг-механизмов, способов преодоления переживания ситуации автомобильной аварии был использован опросник «Способы совладающего поведения» Р. Лазаруса. Используя U-критерий Манна-Уитни, (уровень значимости $p \leq 0,01$) было выявлено различие по всем шкалам. По шкале «конфронтационный копинг», «дистанцирование» у мужчин

показатели выше, чем у женщин, что характеризует их как личностей, более конфликтующих в стрессовых ситуациях, что им свойственно субъективное снижение значимости травматического события и степени эмоциональной вовлеченности в нее. По шкалам «самоконтроль», «поиск социальной поддержки», «принятие ответственности», «планирования решения проблемы» показатели выше у женщин, что характеризует их как личностей, предполагающих решение проблем за счет целенаправленного подавления и сдерживания эмоций, обращение за социальной поддержкой, принятие роли в совершенном действии, осуществляющих целенаправленное и планомерное разрешение проблемной ситуации. По шкале «бегство-избегание» у мужчин и у женщин показатель низкий, то есть у респондентов низкий уровень преодоления негативных переживаний за счет реагирования по типу уклонения: отрицания проблемы. По шкале «положительная переоценка» у мужчин нулевой, а у женщин низкий показатель, что означает низкий уровень преодоления негативных переживаний за счет ее положительного переосмысления, рассмотрения ее как стимула для личностного роста.

В ходе исследования, были выявлены отдельные половые и возрастные особенности, включающие в себя также, опыт вождения и копинг-стратегии. С возрастом имеет место большее обращение к таким стратегиям как «принятие ответственности», «поиск социальной поддержки» и меньшее – «бегство и избегание». Такие копинг-стратегии относятся к разряду «обращение к другим», что характеризует респондентов в большинстве своем как личностей, обращающихся к другим за поддержкой, будь это сверстники, близкие люди, или коллеги по работе.

Женщины чаще, чем мужчины, прибегают к использованию продуктивных копинг-стратегий, что означает стремление женщины работать над решением проблемы, сохраняя при этом оптимизм, и связь с другими. Все ресурсы женщины направляют на активные действия по устранению источника стресса. Мужчины чаще, чем женщины, прибегают к неадаптивным копинг-стратегиям, таким как «конфронтационный копинг» и «дистанцирование». Такие копинги не являются продуктивными, так как направлены не на выход из трудной ситуации, а на эмоциональное реагирование в проблемной ситуации и отрицание существующей проблемы. Также сюда относится и психологическое отвлечение от источника стресса через развлечения, мечты, сон, юмор. Таким образом, водители, пережившие ситуацию автомобильной аварии, нуждаются в оказании психологической помощи, стабилизации эмоциональных состояний, повышении стрессоустойчивости и профилактике посттравматического стрессового расстройства. Для коррекционной программы по снижению переживания ситуации автомобильной аварии были отобраны респонденты, пережившие ситуацию автомобильной аварии, у которых превышен уровень конфликтности, наличествует дистанцирование от травмирующего события, а также затрачивающие эмоциональные ресурсы на игнорирование проблемы или само ее избегание, но не решающие стрессовую ситуацию в целом.

В результате проведения коррекционной работы по снижению переживания ситуации автомобильной аварии при помощи Т-критерия Вилкоксона ($p \leq 0,01$) были сопоставлены результаты до и после коррекционной работы с целью установления направленности изменения и были выявлены статистически значимые различия: уровень осторожности повысился, а уровень склонности к безудержному риску снизился; значительно снизились показатели по шкалам «вторжение», «избегание», «возбудимость», а также по шкалам: «конфронтационный копинг», «дистанцирование», и повысились по шкалам «поиск социальной поддержки», «принятие ответственности», «планирование решения проблемы», «положительная переоценка». Таким образом, коррекционно-развивающая работа по профилактике переживания ситуации автомобильной аварии у личностей с повышенной реакцией избегания травмирующих событий, конфликтностью и избегание решения проблем имела эффективность проведения, способствовала стрессоустойчивости респондентов, стабилизации эмоционального состояния, обучению способности к самоорганизации и саморегуляции эмоциональных состояний.

Список литературы

1. Бондырева С. К., Колесов Д. В. Переживание (психология, социология, семантика). М.-Воронеж: МПСИ, 2007. 160 с.

2. *Васильок Ф. Е., Зинченко В. П.* Психология переживания: анализ преодоления критических ситуаций. Москва: Изд-во МГУ, 1984. 200 с.
3. *Китаев-Смык Л. А.* Психология стресса. М.: Наука, 1983. 368 с.
4. *Карвасарский Б. Д.* Клиническая психология. СПб.: Издательский дом «Питер», 2011. 861 с.
5. *Бодров В. А.* Психологический стресс: развитие и преодоление. М.: ПЕР СЭ, 2006. 528 с.

РЕПОЗИТОРИЙ ГГУ ИМЕНИ Ф. СКОРИНЫ