

Bibliografie

1. Botoșineanu, F., Reprezentarea socială a persoanei cu dizabilități din România. Premise teoretice la un studiu de caz, ALFA, Iași, 2011.
2. Curelaru, M., Reprezentări sociale, Polirom, Iași, 2006.
3. Deschamps, J.-Cl., Guimelli, Ch., Reprezentări sociale ale Țiganilor în Franța, în: L. Iacob și D. Salvăștru (coord.), Psihologia socială și Noua Europă, Polirom, Iași, 2005, p.162-175.
4. Flament, C., Structura, dinamica și transformarea reprezentărilor sociale, în: A. Neculau (coord), Psihologia câmpului social: reprezentările sociale, Polirom, Iași, 1997, p. 128-145.
5. Losîi, E., Psihologia educației, CEP USM, Chișinău, 2014.
6. Șleahțișchi, M., Transfigurări în formula compozițională a reprezentării sociale: $Srs = NC + EP$ este înlocuită gradual cu $Srs = NC + EP + ZM$, în: Psihologie. Pedagogie specială. Asistență socială, nr. 2 (35), 2014, p. 1-13.

DETERMINANȚII PSIHOLOGICI AI VULNERABILITĂȚII LA STRES LA CONDUCĂTORII AUTO ÎN SITUAȚII DIFICILE DE TRAFIC RUTIER

*ȚĂRUȘ Larisa, doctorandă
NEGURĂ Ion, dr., conf. univ.*

Summary

The hypothesis states that there are certain personality factors that negatively influence the driver's ability to manage stress in difficult road traffic and increase the risk of inadequacy in these situations was confirmed in an experiment on 70 international racing drivers. The results obtained from experimental data processing concluded that indeed there are personality factors exercising influence on driving behavior in stressful situations and these are lack of self-control, neuroticism, emotional instability and anxiety.

Problema și ipoteza. Fiabilitatea sistemului „om – mașină – mediu”, respectiv (șofer – autovehicul – mediu rutier), depinde de

fiabilitatea fiecărui element în parte, pe primul loc situându-se însă omul de la volan cu calitățile și defectele sale [4]. Drept confirmare a acestui fapt ne vorbesc și numeroase date statistice: factorul uman este încriminat în producerea a 80-90% din accidentele rutiere [6]. Se pare că cheia unui comportament rutier de siguranță în mare măsură constă în capacitatea conducătorului auto de a gestiona, de a controla imboldurile și tentațiile proprii, de a analiza situațiile și gândurile provocatoare de emoții negative sau caracterul și intensitatea situațiilor generatoare de stres [2; 3].

Oricum problema determinantelor psihologice ale rezistenței la stres și ale capacității de a gestiona stresul în situații complicate de trafic rutier rămâne a fi în mare parte deschisă, neacoperită, mai ales, de fapte și date ce ar proveni din cercetări experimentale [1; 5]. Iată de ce ne-am propus să abordăm în acest studiu experimental ***problema factorilor de personalitate care determină capacitatea conducătorilor auto de gestionare a stresului în situații tensionante de trafic rutier.***

Scopul cercetării constă în identificarea factorilor de personalitate care influențează, într-un sens sau altul, capacitatea de gestionare a stresului în situațiile dificile de trafic rutier.

Ipoteza cercetării: Presupunem că există anumiți factori de personalitate care influențează negativ capacitatea conducătorului auto de a gestiona stresul în situații dificile de trafic rutier și determină creșterea riscului de dezadaptare în aceste situații.

Metodologia cercetării. Ipoteza enunțată ne indică variabilele care vor fi puse în vizorul cercetării. Ele sunt:

Variabila independentă, factorii de personalitate ai conducătorului auto. Datele despre această variabilă le-am cules cu ajutorul: *Chestionarului 16 PF Cattell*, *Chestionarului de personalitate Eysenck* și *Chestionarului caracterologic K. Leonhard*.

Variabila dependentă, vulnerabilitatea la stres și riscul de dezadaptare în situații complicate de trafic rutier. Datele despre această variabilă le-am obținut cu ajutorul *Testului de rezistență*

psihoneurologică și de risc de dezadaptare în situații generatoare de stres „Proгноza”.

Eșantionul experimental a fost constituit din 70 de subiecți, șoferi profesioniști de curse internaționale care urmau stagiile de perfecționare și recalificare în cadrul Centrului de Instruire a Personalului pentru Transport Internațional din Chișinău (CIPTI). Experimentul s-a desfășurat, individual sau în grupuri mici, în funcție de oportunități, în luna mai – iulie 2010.

Prezentarea datelor și a rezultatelor studiului experimental. Datele despre variabila dependentă *Vulnerabilitatea la stres* au fost obținute cu ajutorul *Testului de rezistență psihoneurologică și de risc de dezadaptare în situații stresogene „Proгноza”.*

Prelucrarea și analiza datelor ne-au permis să stabilim că subiecții cu *Risc înalt de dezadaptare în stres* constituie **33%**. La **20%** subiecți s-a înregistrat *Risc mediu de dezadaptare în stres*. **47%** din conducătorii auto din lotul experimental s-au situat pe nivelul *Lipsa riscului de dezadaptare în stres*.

Următorul pas întreprins de noi a fost punerea în corelație a indicilor de la variabila dependentă *Vulnerabilitatea la stres* cu cei de la variabilele reprezentând diferiți factori de personalitate.

Prima variabilă independentă de care ne vom ocupa este variabila *Nevrotismul*. Rezultatele analizei datelor culese cu ajutorul Chestionarului de personalitate Aysenck demonstrează că subiecții cu *Nevrotism* constituie **35%** din eșantion, iar cei cărora le este caracteristică *Stabilitatea emoțională* formează 65%.

Aplicând testul de corelație Spearman, s-a calculat coeficientul de corelație între variabila dependentă Vulnerabilitate la stres și variabila independentă Nevrotism. Coeficientul de corelație obținut ($r = 0,447$, $p < 0,05$) atestă o legătură pozitivă de intensitate medie dintre cele două variabile.

Următoarea variabilă luată în vizor este *Emotivitatea*. Am constatat că persoanele cu *Emotivitate* constituie **35%** din eșantion.

Coeficientul de corelație obținut ($r = 0,224, p < 0,05$) denotă o legătură pozitivă slabă dintre variabilele cercetate.

Privind variabila *Anxietatea* s-a constatat că **35%** dintre subiecți manifestă anxietate. *Coeficientul de corelație obținut ($r = 0,554, p < 0,05$) denotă o legătură pozitivă de intensitate medie între cele două variabile.*

În continuare vom prezenta datele privind variabila *Factor B - Abilitate*. Conducătorii auto cu *Abilitate* ocupă **22%** din totalul subiecților, în timp ce subiecții cu *Inteligență* ocupă **78%**. *Coeficientul de corelație obținut ($r = 0,074, p < 0,05$) demonstrează lipsa corelației dintre aceste două variabile.*

Factorul C - Instabilitate emoțională, subiecții cu *Instabilitate emoțională* formează **30%** din eșantion, iar cei care sunt opusul lor, adică sunt emoțional stabili, au o distribuție de **70%** din total. *Coeficientul de corelație obținut ($r = - 0,462, p < 0,05$) denotă o corelație negativă de intensitate medie dintre cele două variabile.*

O altă variabilă supusă verificării la impact asupra vulnerabilității la stres este *Factorul G – Supra-Eu slab*. În zona *Supra-Eu slab* s-au situat **35%** din subiecții experimentali. *Coeficientul de corelație calculat pentru aceste două variabile este $r = 0,126, p < 0,05$, care exprimă o legătură pozitivă slabă.*

Factorul H - Trektia, distribuția subiecților pe această scală e de **4%** pentru *Trektia* și respectiv **96%** pentru *Parmia*. Nici această variabilă nu a obținut un coeficient de corelație care să fi indicat o legătură cât de cât consistentă, $r = - 0,136, p < 0,05$.

Factorul I – Premsia, distribuția scorurilor este de **15%** pentru *Premsia* și **85%** pentru *Harria*, iar coeficientul de corelație având valoarea $r = - 0,043, p < 0,05$ neagă careva legături dintre *Premsia* și *Vulnerabilitatea la stres*.

Factorul L - Protensia, pentru care rezultatele analizei corelaționale tăgăduiesc vreo relație cu *Vulnerabilitatea la stres*, valoarea lui fiind doar de $r = 0,008, p < 0,05$.

Factorul O - Tendința spre culpabilitate. Persoanele care manifestă Tendință spre culpabilitate întrunesc o cotă de 30%. Nici acest factor nu s-a găsit „vinovat” de legături strânse cu stresul, rezultatul $r = 0,212$, $p < 0,05$ denotă o legătură slabă.

Factorul Q2 - Dependența de grup are o prezență de 15% în distribuție. Rezultatul calcului corelațional nu-i recunoaște relații cu stresul ($r = 0,063$, $p < 0,05$).

Factorului Q3 - Sentiment de sine slab cu 15% în distribuție i se atribuie un nivel slab de corelație negativă, exprimată în valorile $r = -0,204$, $p < 0,05$.

În sfârșit, cea de a paisprezecea variabilă pusă la cercetare a fost Nestăpânirea de sine, care a cuprins 35% din eșantion și care a demonstrat indici ai prezenței corelației de nivel mediu dintre Nestăpânirea de sine și Vulnerabilitate la stres ($r = 0,405$, $p = < 0,05$).

Concluzii. *Analiza materialului experimental a condus la următoarele concluzii:*

1. după nivelul de Vulnerabilitate la stres, subiecții implicați în experiment s-au împărțit în 3 categorii: 1) subiecți cu nivel înalt de vulnerabilitate, 33%; 2) subiecți cu nivel mediu de vulnerabilitate, 20% și 3) subiecți rezistenți la stres și neexpuși riscului de dezadaptare, 47%;

2. diferiți factori de personalitate corelează în mod diferit cu variabila Vulnerabilitate la stres;

3. factorii de personalitate care corelează cu variabila Vulnerabilitate la stres la un grad demn de luat în seamă sunt: Nestăpânirea de sine, Nevrotismul, Instabilitatea emoțională și Anxietatea. Urmare a acestui fapt, anume acești factori au fost calificați ca fiind agenți de influență asupra vulnerabilității la stres și asupra riscului de dezadaptare în situații de criză și tensiune în circulația rutieră;

4. alți factori care corelează cu variabila Vulnerabilitate la stres, dar la cote minime sunt: Sentimentul de sine, Tendința spre

culpabilitate, Supra- eul slab, Threctia și Emotivitatea. O eventuală ipoteză privind implicarea acestor factori în controlul stresului ar avea puține șanse de confirmare;

5. există factori de personalitate care nu corelează nici într-un fel cu variabila Vulnerabilitate la stres. Aceștia sunt: Abilitatea, Premsia, Protensia și Dependența de grup.

Astfel, ipoteza avansată pentru acest experiment potrivit, pentru care ar exista anumiți factori de personalitate, care influențează negativ capacitatea conducătorului auto de a gestiona stresul în situații dificile de trafic rutier și determină creșterea riscului de dezadaptare în aceste situații, a fost confirmată. Într-adevăr există factori de personalitate care exercită influență asupra comportamentului la volan al șoferilor în situații stresante și aceștia sunt: *nestăpânirea de sine, nevrotismul, instabilitatea emoțională și anxietatea.*

Bibliografie

1. Fleishman, E.A. & Reilly, M.E. Handbook of Human Abilities: Definitions, Measurements and Job Task Requirement. Oxford UK: Oxford Psychologist Press, 1992.
2. Havârneanu, C. Evaluarea psihologică a conducătorului auto, Editura Universității „Al. I. Cuza”, Iași, 2011.
3. Havârneanu, C. & Havârneanu, Gr., Psihologia riscului, Polirom, Iași, 2015.
4. Hohn, M., Psihologia și circulația rutieră, Timișoara, 2002.
5. Holban, I., Probleme de psihologia muncii, Editura științifică, București, 1970.
6. Soknan, H. J., Criza globală a siguranței rutiere, Rompres, București, 2004.