

Bibliografie

1. ARGYLE, M. Psihologia fericirii. București, Editura: Ideea europeană, 2018
2. BOURBEAU, L. Știi cine esti ? Descoperă-te pe tine însuși. București, Editura Niculescu, 2003
3. DIANE, E., PAPALIA, S., WENDKOS, O. Dezvoltarea umana. București, Editura: Trei, 2010
4. MIKHAILICHENKO, V. Psihologia dezvoltării personalității. Kiev, Editura: Pravo. Monografie, 2015
5. ODOUL, M. Spune-mi unde te doare, iar eu îți voi spune de ce. București, Editura: Adevăr Divin, 2018
6. TUDOSE, C. Gen și personalitate: psihologie feminină și psihologie masculină. București: Editura Tritonic, 2012;
7. KANT, I. Întemeierea metafizicii moravurilor. București: Humanitas, 2007
8. Dicționar de cinematografie. București: Editura enciclopedică, 1997
9. LEONTIEV, D. Happiness and Well-Being: Toward the Construction of the Conceptual Field. *Monitoring of Public Opinion: Economic and Social Changes*, 2020
10. LEVINSON, D. A conception of adult development. 1986
11. OISHI, S., DIENER, E., SUH, E. The measurement of values and individualism-collectivism // Personality and Social Psychology Bulletin, 1998
12. RIKEL, A., TUNIYANTS, A. The concept of subjective well-being in the hedonistic and eudemonistic approaches. Moscow University Psychology Bulletin, 2017
13. The NICE Guideline on the treatment and management of depression in adults, The British Psychological Society & The Royal College of Psychiatrists. 2010;
14. ВЫГОТСКИЙ, Л.С. Собрание сочинений в 6-ти томах. Москва, 198
15. <https://w3.unece.org/PXWeb/ru/Table?IndicatorCode=303>
16. https://statistica.gov.md/ro/situatia-copiiilor-in-republica-moldova-in-anul-2020-9578_3441.htm
17. <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/DDN-20210224-1>
18. https://tass.ru/obschestvo/12672491?utm_source=google.com&utm_medium=organic&utm_campaign=google.com&utm_referrer=google.com
19. [The Lancet Public Health https://tass.ru/obschestvo/11717681](https://tass.ru/obschestvo/11717681)

CAUZELE STRESULUI LA ȘOFERI

CAUSES OF STRESS IN DRIVERS

Maria POPESCU, dr., conf.univ., UPSC, Chișinău
<https://orcid.org/0000-0002-5383-2121>

Ana GHERȚOVOI, masterandă, UPSC, Chișinău
<https://orcid.org/0009-0009-3175-0342>

CZU: 159.942-656.1-051

Rezumat. Stresul este una dintre "bolile civilizației" contemporane. Studiile legate de sănătatea ocupațională au determinat că stresul este "unul dintre cele mai grave probleme ale timpurilor noastre, în special pentru persoanele a căror sănătate fizică și mentală este în pericol." Aspectul biologic afectează oamenii și din punct de vedere social.

Cuvinte-cheie: stres, șoferi, personalitatea șoferului, managementul stresului.

Abstract. Stress is one of the contemporary "diseases of civilization". Surveys related to occupational health have determined that stress is "one of the most serious problems of our time, especially for people whose physical and mental health is at risk." biological aspect, affecting people and socially.

Key words: stress, drivers, driver personality, stress management.

Stresul e una dintre „maladiile civilizației” contemporane. Sondajele legate de sănătatea în muncă au stabilit că stresul e „una dintre cele mai grave probleme ale vremii noastre, mai ales, pentru oamenii cărora le pune în pericol sănătatea fizică și mentală”. Se observă, în ultimul timp, că termenul a depășit accepția unui aspect biologic, afectând oamenii și pe plan social. Pentru că

din ce în ce mai multe persoane acuză că sunt victime ale stresului, că s-au confruntat la un moment dat cu această problemă sau că sănătatea le-a fost afectată în mod iremediabil, deci stresul este numită „boala secolului XXI”.

Definiția, conform Dicționarului psihologic, pornește de la o stare mentală specială care se dezvoltă sub influența condițiilor de urgență în situații de activitate profesională. Acest fenomen cuprinde o suită largă de definiții, deoarece motivele care declanșează stresul sunt multiple: sarcini de muncă complexe, responsabilitate ridicată la muncă, influența ostilă a mediului, conflictele cu cei din jur, situații periculoase și primejdioase.

Stresul este răspunsul nu atât la situația care o cauzează, cât la caracteristicile proprii ale stresantului, la interacțiunea dintre personalitate și lumea exterioară. Este în mare parte un produs al proceselor noastre cognitive, imaginea gândurilor individuale și capacitatea omului de a evalua situația, cunoașterea propriilor capacități, a propriilor resurse energetice, gradul de pregătire la nivel psihologic de prevenire și combatere a stresului, cunoașterea și aplicarea metodelor de management a stresului și utilizarea strategiilor comportamentale adecvate situațiilor tensionate.

Abordând conceptul de ”stres”, vom puncta, neapărat, reperele concepției lui Selye, cel care a inițiat cercetarea modernă asupra stresului. La conferința, care a avut loc în 1950, a Asociației Americane de Psihologie. Selye și-a prezentat propria teorie privind reacțiile cauzate de stres. Care a devenit ulterior modelul standard al conceptualizării stresului, stresul nu este decât o reacție biologică și generală, adică “o stare care se traduce printr-un sindrom specific, corespunzător tuturor modificărilor nespecifice, induse astfel într-un sistem biologic” [3, p.123].

Stresul se caracterizează prin diminuarea normalității funcțiilor sau chiar poate provoca apariția bolilor, dar poate ajuta persoana aflată într-o stare de pericol și poate contribui în dobândirea achizițiilor. De aceea, adaptarea constituie condiția predominantă a supraviețuirii ființelor vii în natură și societate. Selye crede ca fiecare ființă are la naștere o cantitate fixă de energie de adaptare, care este limitată. Reacția la stres a organismului contribuie la consumarea a ceva din energia pe care o posedă, aceasta constituind o inestimabilă avere.

Energia ce se consumă nu poate fi substituită. Epuizarea energiei interioare poate lua ipostaza depresiei sau altei stări vremelnice și poate necesita odihnă. Aceasta va permite organismului să transfere ceva din stocul fix de energie de adaptare din " rezervele pe termen lung la cel pe termen scurt”.

"Adaptarea", în acest sens, la un factor de stres nu semnifică că acesta nu influențează în direcție negativă starea de bine. Adaptarea este, în esență, un stres prin ea însăși, cel puțin în accepție psihologică. În sinteza celor prezentate, stresul ca un construct științific reprezintă o reacție, nespecifică organismului la orice stresor de mediu - indiferent de forma pe care această solicitare poate să o ia [3].

Inițial, în faza de început a cercetărilor sale, H.Selye a definit stresul ca fiind gradul de uzură și suferință a organismului cauzat de modul de funcționare sau de leziuni. Înspirându-se din ideile lui Hipocrate, care considera că boala nu este numai suferință, ci și uzură, efortul pentru a reveni la starea normală, Selye descoperă și descrie mecanismele de adaptare a organismului la acțiunea agenților stresori, descoperind, astfel reacțiile de apărare ale organismului, și anume - sindromul general de adaptare [3].

Selye a propus un model de răspuns la stres în trei etape, pe care l-a nominalizat, drept, sindromul general de adaptare (General Adaptation Syndrome - GAS). Concepția lui consta în aceea că - la prima confruntare cu un stresor sub forma noutății sau a amenințării, organismul exteriorizează o reacție de alarmă. Aceasta este urmată de o altă etapă de recuperare sau de rezistență în timpul căreia organismul se reface, se repară singur și-și folosește energia. În cazul în care evenimentele cauzatoare de stres nu se întrerup, adică continuă, se instalează epuizarea. Cea de-a treia etapă include pierderea tonusului vital, aplatizarea emoțională și scăderea receptivității față de nevoile celorlalți [3].

Sindromul general de adaptare (SGA) este caracterizat prin trei ipostaze [3, p.176]:

- 1) Reacția de alarmă se manifestă prin primul răspuns al organismului, mobilizarea totală a forțelor de apărare a organismului. Acest stadiu este alcătuit din două faze: faza de

șoc, care se caracterizează prin hipotensiune, hipotermie, depresie nervoasă, cu traumare sistemică, spontană, urmată apoi de o fază de contra șoc, în care apar fenomenele de apărare hiperactivitatea corticosuprarenalelor, involuția aparatului timico-limfatic.

- 2) Stadiul de rezistență în care sunt puse în funcțiune mecanismele de autoreglare, acestea cuprind ansamblul reacțiilor sistemice provocate de o expunere prelungită la stimuli, față de care organismul a identificat și utilizat mijloace de apărare.
- 3) Stadiul de epuizare este similar reacției de alarmă, când datorită prelungirii acțiunilor stresorilor, organismul cedează. Această ipostază este caracterizată de o reacție psihologică complexă, foarte intensă și relativ durabilă a individului confruntat cu noi și dificile situații de viață.

Aspectele stresului au fost obiectul cercetării în psihologia aviației. Cercetătorii englezi au studiat stresul emoțional, apărut într-o situație de zbor complicată (de urgență), și au descoperit așa-zisul stres reactiv acut. Acest tip de stres, conform autorilor, constă într-o activare pronunțată a sistemului nervos central – neuro-emoțional excesiv, excitație/inhibiție din cauza situației ieșite de sub control sau din cauza evaluării neadecvate a gradului de pericol al situației apărute [2].

Ca urmare, comportamentul pilotului devine inadecvat, sau se dezvoltă o stare de blocare (stupor). Un astfel de stres duce în mod natural la erori grave în acțiunile piloților. Sunt cazuri în care ei au oprit controlul și au lăsat aeronava la cele mai mici defecțiuni la motor sau în caz de funcționare greșită a alarmei.

O dependență similară a fiabilității profesionale a piloților legat de stresul psihologic a fost remarcat și de V.A. Ponomarenko și N.D. Zavalova. Conform observațiilor lor, stresul se manifestă, de regulă, se exprimă prin încetinirea sau sărind peste acțiuni, sau într-o creștere bruscă a excitabilității, care duce la acțiuni impulsive, confuzia sau înlocuirea lor până la încetarea completă a activității. Despre impactul negativ al stresului se poate vorbi și atunci când procesele de percepție și gândire sunt lente și acțiunile eronate, de regulă, apar în legătură cu o încălcare a proceselor de receptare, prelucrare a informațiilor și luare a deciziilor.

Se atestă cazuri, când o încălcare a percepției informațiilor vine dintr-o situație când subiectul este suprasolicitat, atunci funcția atenției este perturbată - volumul acestuia se îngustează, stabilitatea scade, se fixează excesiv atenția asupra unor obiecte, fenomene, în detrimentul controlului asupra altora. Autorii atrag atenția asupra faptului că sub stres, se produce o modificare a proceselor de receptare și prelucrare a informației, subiectul trece de la percepția cantitativă a fenomenului la percepția calitativă a lui. O serie de psihologi din aviație consideră că reacția la stres poate fi prezisă pe baza studiului caracteristicilor psihologice individuale ale personalității. Deci, sub riscul unor reacții neadecvate, sunt acei subiecți care indică un număr de calități și manifestări personale specifice și anume: dorința de autoexprimare, îmbunătățirea abilităților de zbor, spirit competitiv, care pot duce la dezvoltarea unor periculoase și chiar urgențe în timpul zborului. Și mai multe consecințe negative pot provoca așa caracteristici personale precum pedanteria, scrupulozitatea, concentrarea excesivă, incapacitatea de a face periodic relaxări în zbor. Cu alte cuvinte, deci importante sunt trăsăturile de personalitate ale piloților și influența adversă asupra lor a diferitelor evenimente din viață. S-a demonstrat că piloții cu antecedente de accidente de zbor sunt acei care au avut în viața lor factori psihotraumatici asociați cu dificultăți în relații, interpersonale, conflicte în familie, la locul de muncă etc. Acești subiecți adesea au reacții negative la evenimentele stresante, exprimate într-o atitudine inadecvată față de ceilalți, excesivă sensibilitate la critică, aroganță pronunțată, comportament agresiv. Astfel, factorii de stres, într-o serie de cazuri a afectat nivelul de eficiență al piloților și a dus la scăderea măiestriei lor profesionale.

Ce procese contribuie la ridicarea nivelului vulnerabilității șoferilor ? Vulnerabilitatea la stres, poate reprezenta o amenințare pentru atenția, percepția, decizia luată de șoferi în momentele de tensiune sau stres ?

În contextul numărului în creștere a accidentelor, este nevoie de dezvoltarea și aprofundarea programelor specifice pentru a educa șoferii cu privire la numeroasele elemente care

le afectează abilitățile de conducere și concentrarea și pentru a încuraja conducerea atentă, cu deosebită atenție vizuală și cognitivă pentru sarcinile de conducere și condițiile de trafic. Transpunerea procesului de instruire și exersare, a activității de conducere auto în plan individual – duce la constituirea comportamentului la volan. Esențialele componente care susțin, prin succesiunea și importanța lor, structura activității de conducere și implicit a comportamentului individual la volan sunt [2]:

- ✓ Senzorială;
- ✓ Mnezică;
- ✓ Operațional – logică;
- ✓ Executiv – motorie.

În timpul conducerii, anumite evenimente sau activități pot distra atenția șoferului. Distragerea atenției poate fi minimă și, uneori, nu afectează atenția șoferului și eficiența conducerii, dar poate fi și semnificativă încât șoferul să nu acorde atenția cuvenită conducerii și, prin urmare, o conducere a autovehicolului precară [1].

Olson și colaboratorii săi definesc distragerea atenției ca având loc în cazul neatenției, ceea ce determină o întârziere în recunoașterea informațiilor necesare pentru a îndeplini sarcina de conducere în siguranță [1].

Cauzele distragerii atenției de la conducere pot fi legate de orice proces cognitiv precum visarea cu ochii deschiși, rătăcirea minții, rezolvarea problemelor de matematică sau luarea diferitelor decizii, precum și utilizarea sistemelor informaționale din mașină (radio, navigație, telefoane), toate dintre care pot afecta atenția șoferului față de procesul de conducere.

Distragerea atenției șoferului reduce eficiența șofatului și este un factor important în apariția accidentelor rutiere. S-a constatat că factorii care influențează greșelile în trafic se datorează șoferului, factorului uman, aceasta e cea mai frecventă cauză a accidentelor de circulație. Mai mult, Castro consideră că mai mult de 90% din accidentele de circulație sunt rezultatul erorii umane, iar peste 90% dintre aceste accidente sunt cauzate de probleme la obținerea informațiilor vizuale. Studiile confirmă, de asemenea, că șoferii pot fi responsabili pentru 90% sau mai mult din situațiile critice de trafic.

Au un efect negativ dovedit asupra eficienței conducerii, o creștere a erorilor conducătorului auto, apariția situațiilor critice și a accidentelor de circulație. Probabil cea mai comună distragere a atenției și, de asemenea, cea mai studiată în cercetare, este utilizarea telefoanelor mobile. Utilizarea acestor dispozitive reduce precizia condusului, provoacă un răspuns cu până la 50% mai lent la amenințări în comparație cu conducerea fără telefon mobil și provoacă degradarea performanței. Efectele de distragere a atenției sunt prezente chiar și atunci când sunt utilizate sisteme de adresare publică.

S-a descoperit că cele două distrageri cel mai frecvent citate, distracția vizuală („ochii în afara drumului”) și distracția cognitivă („mind-off-road”), sunt factori negativi importanți care afectează performanța de conducere, cum ar fi schimbarea benzilor, direcția, răspunsul la pericol și eficiența vizuală. Efectul orbirii neatente și a detectării schimbărilor în mediul de conducere într-un mediu simulat. Ei au descoperit că mulți șoferi conduc fără să-și dea seama și că conducerea într-un mediu familiar crește sensibilitatea la schimbările de conducere ale caracteristicilor drumului și îmbunătățește performanța în sarcinile care nu sunt de conducere.

Este folosită simularea condusului pentru a studia influența distracțiilor externe și a proceselor cognitive interne asupra conducerii. Comportamentul șoferului și datele fiziologice sunt comparate cu efectele unei sarcini de sunet și vorbire reprezentând o distragere externă. Cercetătorii au descoperit că atât distragerile interne, cât și externe afectează viteza de conducere, schimbările benzii, încetinirea și privirea.

Determinanții psihologici ai vulnerabilității la stres de un grad înalt ce trebuie de luat în calcul sunt [2]:

- ✓ Nestăpânirea de sine;
- ✓ Nevrotismul;
- ✓ Instabilitatea emoțională;

✓ **Anxietatea.**

Ca urmare a acestor factori, acești agenți de influență asupra vulnerabilității la stres și asupra riscului de dezadaptare în situații de criză se produce tensiunea în circulația rutieră.

Alți factori ce declanșează vulnerabilitatea la stres, dar la cote minime sunt [2]:

- ✓ Sentimentul de sine;
- ✓ Tendința spre culpabilitate;
- ✓ Supra-eul slab;
- ✓ Emotivitatea.

Conducătorii auto începători sunt vulnerabili la stres, aceasta se manifestă prin numărul de accidente a tinerilor șoferi cât și agresivitatea lor la volan. Acest studiu și-a propus să cerceteze nivelul de vulnerabilitate al șoferilor și să identifice modalități de depășire, descoperind strategii de adaptare, pe care trebuie să le aibă ca răspuns la aceste stări incerte. Desigur, comportamentul acestor șoferi este influențat de reacția emoționantă pe care o au factorii stresanți. Șoferii trebuie să cunoască și să aplice un set complex de strategii de coping atunci când conduc autovehicolul. Este necesar să se minimalizeze anxietatea și să se acutizeze sentimentul de control și securitate, ca răspuns la sentimentul de vulnerabilitate.

Participanții mai tineri, în special, devin vulnerabili, atunci când se confruntă cu o experiență traumatizantă. Indivizii care nu au experiența evenimentelor negative, stresante, tensionate, au tendința de a se percepe ca invulnerabili și odată ce această iluzie este spulberată, devin vulnerabili. Accidentele, afectează grav comportamentul legat de conducerea ulterioară a autovehicolelor.

În general, emoțiile ridică energia organismului. În situații limită toate simțurile se ascut, percepția fiind foarte bine focalizată. În același timp, reacția de răspuns se formează într-un timp record, aproape fără ca conducătorul auto să se gândească, dovadă este faptul că răspunsul este bazat, în primul rând, pe automatisme. Emoțiile apar în situații neprevăzute, declanșând reacții de alarmă, care cer o adaptare rapidă psihomotorie la situația nou apărută.

Având un antrenament adecvat și experiență în domeniu, de multe ori, reacția automată este dublată de aprecierea voită și voluntară a acțiunilor ce se succed, hotărârea finală fiind una „gândită” mai mult decât condiționată de un automatism. Ca exemplu, să analizăm așa o situație - ce face un conducător auto când în față îi apare brusc un obstacol ? În primul rând, apasă cu putere pe frână (reacție automată), după care începe să evalueze situația. În cazul șoferilor neexperimentați aceștia rămân cu piciorul blocat pe frână și nu mai încearcă nici o altă manevră de evitare. Sunt foarte multe cazuri în care o simplă mișcare a volanului ar fi evitat accidentul sau ar fi redus gravitatea acestuia, dar nu se întâmplă așa. Spunem că „s-a blocat din cauza emoției” și este adevărat. Cei ce pot trece de acest „blocaj” pot evita accidentele sau diminua gravitatea lor.

Stresul poate fi generat de către o varietate de situații sau evenimente, de la modificarea comportamentului, a obiceiurilor de somn sau de hrănire până la decesul partenerului de căsătorie, a părinților sau a copiilor. Nivelul de stres indus de acești stresori depinde nu doar de percepția individului, cât și de factori precum tipul de stresori și de intensitatea și durata acestora. Studiile au arătat că șoferul, fiind sub influența emoțiilor negative (și adesea pozitive), este mai distras de la drum. Decât când vorbește la telefonul mobil în timp ce conduce. În același timp, atenția șoferului: este slăbită, timpul de reacție crește, nu este capabil să răspundă în mod adecvat la o deraiere bruscă a vehiculului din față; șoferul nu este capabil să prezică și să evalueze acțiunile altor utilizatori ai drumului, șoferul poate reduce involuntar distanța dintre propriul vehicul și vehiculul din față, poate schimba brusc benzile sau poate trece pe banda din sens opus. Controlul emoțiilor joacă un rol important în siguranța la conducere. Dar există multe alte lucruri care distrag atenția șoferului și pot crea probleme tuturor. Emoțiile precum plictiseala duc la oboseală. Și se știe că oboseala afectează performanța utilizatorului rutier și crește riscul de coliziune.

Bibliografie

1. BLAJ, C. Psihologia conducătorului auto. București: Editura: Științifică și Enciclopedică, 1978.
2. ОЗ, Б., ОЗКАН, Т., ЛАЮНЕН, Т. Стрессовые реакции профессиональных и непрофессиональных водителей и рискованное вождение. Транспортные исследования, часть F: Психология дорожного движения и поведение, 2010.
3. СЕЛЬЕ, Х. Синдром, вызванный различными вредными агентами. Москва: Природа, 1936.

THE SURVEY OF STUDENTS AS A MEANS OF CYBERBULLYING PREVENTION IN THE SOCIAL AND DIGITAL ENVIRONMENT

REDYUK Anna, *postgraduate, lecturer*
Francisk Skorina Gomel State University, Belarus
(ORCID: 0009-0005-5721-3773)

SHATIUK Tatiana, *Ph.D. in Educational Sciences, Associate professor*
Francisk Skorina Gomel State University, Belarus
(ORCID: 0000-0003-2452-9198)

CZU: 159.9:[004.738.5:343.97]=111

Abstract. Students spend a large amount of time on social networks, exposing themselves to the risk of becoming a victim of cybercrime, so it is important to prevent unwanted consequences. The article shows that a survey can be used as a method of prevention, the term of “social-digital environment” is revealed, and the characteristics of the terms “bullying” and “cyberbullying” are given, their differences are determined, the causes, features and risk groups of student cyberbullying are considered and presented. results of an empirical research of students of Francisc Skorina Gomel State University using the questionnaire “Assessing the degree of individual’s vulnerability from cyberbullying” by V.P. Sheinov

Keywords: students, survey, prevention, bullying, cyberbullying, social and digital environment

A huge number of Internet users exist in a new type of environment – the social and digital one. The social and digital environment is characterized by the fact that the process of socialization of children and youth is mediated by social networks, and part of the educational process is brought into the Internet space and organized on the basis of various information and communication technologies [5]. Along with the positive characteristics of this type of environment, a new type of violence has emerged – cyberbullying.

In general, bullying is a group, purposeful, systematically repeated aggressive behavior of an emotional and/or physical nature, based on the inequality of power between the aggressor and the victim. Bullying manifests itself in the form of bullying, ignoring, insults, humiliation, pushing, beating, holding by force, damage, stealing things, etc. Moreover, all these actions are committed systematically over a long time by a group or an aggressor with the support of the group [1, 4].

A significant part of bullying occurs in adolescence, but bullying is typical for both student and adult groups if the age-related tasks of the group members were not resolved in a timely manner, or if there is no opportunity to feel valuable and needed in the available group relationships. Thus, the main purpose of gang violence is to create a sense of group belonging and