МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

ФАКУЛЬТЕТ СОЦІАЛЬНОЇ ПЕДАГОГІКИ ТА ПСИХОЛОГІЇ
КАФЕДРА ПСИХОЛОГІЇ

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА МАГІСТРА

на тему: **ПСИХОЛОГІЧНІ СПОСОБИ ВПЛИВУ НА ЖІНОК В ПРОЦЕСІ НАВЧАННЯ КЕРУВАННЮ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ**

Виконала: студентка 2 курсу,
групи 8.0533-з-2
спеціальності: 053 Психологія
Матросова Марина Миколаївна
Керівник: Чемодурова Ю.М., к.психол.н., доцент кафедри менеджменту освіти та психології КЗ «ЗОІППО» ЗОР
Рецензент: Залановська Л.І., к.психол.н., доц. кафедри психології

Запоріжжя - 2024

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет соціальної педагогіки та психології
Кафедра психології
Рівень вищої освіти магістр
Спеціальність 053 Психологія
Освітньо програма Психологія

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри_____

к.психол.н., доцент. Н.О. Губа_____

«_____»_____2024 р.

З А В Д А Н Н Я

НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ СТУДЕНТЦІ

Матросовій Марині Миколаївні

Тема роботи Психологічні способи впливу на жінок в процесі навчання керуванню транспортним засобом

керівник роботи Чемодурова Ю.М. к.психол.н., доцент кафедри менеджменту освіти та психології ЗОІППО

затверджені наказом ЗНУ від «24» 09 2024 року № 1446-с

2. Строк подання студентом роботи _____

3. Вихідні дані до роботи аналіз психолого-педагогічної літератури.

4. Зміст розрахунково-пояснювальної записки: розглянути психологічній та гендерні особливості процесу навчання керуванню транспортним засобом в сучасних умовах; визначити психологічні способи впливу та їх значення для формування у жінок навичок керуванням транспортним засобом; експериментально дослідити використання психологічних способів впливу під час навчання керуванню транспортним засобом; розробити методичні рекомендації щодо навчання жінок керуванню транспортним засобом

5. Перелік графічного матеріалу: 7 таблиць, 8 рисунків

6. Консультанти розділів роботи

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис, дата	
		Завдання Видав	Завдання прийняв
Вступ	Чемодурова Ю.М., доцент		
Розділ 1	Чемодурова Ю.М., доцент		
Розділ 2	Чемодурова Ю.М., доцент		
Розділ 3	Чемодурова Ю.М., доцент		
Висновки	Чемодурова Ю.М., доцент		

7. Дата видачі завдання _____

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів кваліфікаційної роботи	Строк виконання етапів роботи	Примітка
1	Збір та систематизація матеріалу	січень –лютий 2024 р.	Виконано
2	Робота над вступом	березень 2024 р.	Виконано
3	Робота над першим розділом	квітень-травень 2024 р.	Виконано
4	Робота над другим розділом	липень 2024 р.	Виконано
5	Робота над третім розділом	червень -серпень 2024 р.	Виконано
6	Написання висновків	вересень 2024 р.	Виконано
7	Передзахист	жовтень 2024 р.	Виконано
8	Нормоконтроль	листопад 2024 р.	Виконано

Студент _____ М. М. Матросова

Керівник роботи _____ Ю. М. Чемодурова

Нормоконтроль пройдено

Нормоконтролер _____ А. О. Неманежина

РЕФЕРАТ

Кваліфікаційна робота магістра: 90 сторінок, 7 таблиць, 8 рисунків, 38 джерел, 2 додатка.

Об’єкт дослідження: процес навчання керування транспортним засобом.

Предмет дослідження: психологічні способи впливу на жінок у процесі навчання керуванню транспортними засобами.

Мета дослідження: теоретично обґрунтувати та експериментально дослідити особливості психологічних способів впливу на жінок у процесі навчання керуванню транспортним засобом.

Гіпотеза дослідження полягає у припущенні, що психологічні способи впливу, такі як техніки зниження стресу та мотивація, позитивно впливають на ефективність навчання жінок керуванню транспортними засобами, зокрема зменшують рівень тривожності і покращують впевненість у собі.

Методи дослідження: теоретичні: аналіз, синтез, порівняння, узагальнення і систематизація теоретичних підходів з проблеми навчання керування транспортним засобом та психологічні способи впливу на людину; емпіричні: експеримент, опитування, психологічна діагностика, анкетування, спостереження.

Наукова новизна полягає у визначенні ефективних підходів до навчанні жінок водінню, з урахуванням їх гендерних особливостей; розроблено методичні рекомендації для покращення ефективності навчального процесу, зокрема для жінок, що підвищить загальну успішність навчання керуванню автомобілем.

Галузь використання: соціальна психологія, практична психологія, освіта дорослих, психологічне консультування, навчання керуванню транспортним засобом, автомобільна підготовка.

ПСИХОЛОГІЧНИЙ ВПЛИВ, НАВЧАННЯ ДОРОСЛИХ, ГЕНДЕРНІ ОСОБЛИВОСТІ, СТРАТЕГІЇ МОТИВАЦІЇ, СТРЕСОВИЙ СТАН

SUMMARY

Matrosova M. M. Psychological methods of influencing women in the process of learning to drive a vehicle.

Object of research: the process of learning to drive a vehicle.

Subject of research: psychological methods of influencing women in the process of learning to drive vehicles.

The purpose of the research: to theoretically substantiate and experimentally investigate the peculiarities of psychological methods of influencing women in the process of learning to drive a vehicle

The hypothesis of the research: The hypothesis of the study is the assumption that psychological methods of influence, such as stress reduction techniques and motivation, have a positive effect on the effectiveness of training women to drive vehicles, in particular, reduce the level of anxiety and improve self-confidence.

Research methods: - theoretical: analysis, synthesis, comparison, generalization and systematization of theoretical approaches to the problem of learning to drive a vehicle and psychological methods of influencing a person.

- empirical: experiment, survey, psychological diagnosis, questionnaire, observation.

The scientific novelty consists in determining effective approaches to teaching women to drive, taking into account their gender characteristics; methodological recommendations have been developed to improve the effectiveness of the educational process, in particular for women, which will increase the overall success of education.

Research results can be used in psychology of learning and education, automotive training, gender studies, practical psychology, rehabilitation and personality development, development of professional training.

Keywords: affect, gender identity, motivation, anxiety, management, vehicle, recommendations.

ЗМІСТ

ВСТУП……..7
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ВИВЧЕННЯ ГЕНДЕРНИХ ОСОБЛИВОСТЕЙ В ПРОЦЕСІ НАВЧАННЯ КЕРУВАННЮ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ…….11
1.1 Процес навчання керуванню транспортним засобом: психологічний аспект…11
1.2 Психологічні способи впливу та їх значення для формування навичок керуванню транспортним засобом……...21
1.3 Гендерні особливості навчання керуванню транспортним засобом……...34
РОЗДІЛ 2. ЕКСПЕРИМЕНТАЛЬНЕ ДОСЛІДЖЕННЯ СПОСОБІВ ПСИХОЛОГІЧНОГО ВПЛИВУ НА ЖІНОК ПІД ЧАС НАВЧАННЯ КЕРУВАННЮ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ……..45
2.1. Процедура експерименту та методи дослідження……...45
2.2. Аналіз та інтерпретація результатів емпіричного дослідження…….57
РОЗДІЛ 3. МЕТОДИЧНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ ДЛЯ ІНСТРУКТОРІВ ЩОДО ВИКОРИСТАННЯ ПСИХОЛОГІЧНИХ СПОСОБІВ ВПЛИВУ ПІД ЧАС НАВЧАННЯ КЕРУВАННЮ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ……...73
3.1. Особливості використання психологічних способів впливу під час навчання……..73
3.2. Розробка програм навчання керуванню транспортним засобом з урахуванням особливостей психологічних способів впливу……78
ВИСНОВКИ……84
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ……..87
ДОДАТКИ……...91

ВСТУП

Реалії сьогодення в Україні пов’язані з війною, яка триває вже одинадцятий рік, та військовим станом в країні, що окрім фінансово-економічних втрат і значних інфраструктурних руйнувань значно впливає на українське суспільство в цілому та на жінок зокрема. Жінки відіграють все більш активну роль у суспільстві під час війни, часто беручи на себе функції, які раніше були притаманні чоловікам. У зв'язку з тим, що багато чоловіків захищають Батьківщину, або вимушені бути відсутніми через інші причини, збільшилася кількість жінок, у яких зростає необхідність керування автомобілем. Навчання водінню в такому контексті набуває особливої важливості, оскільки воно дозволяє жінкам бути більш мобільними, незалежними та готовими до будь-яких ситуацій.

Війна та пов'язані з нею події значно підвищують рівень стресу та тривожності серед населення. Жінки, які навчаються керувати транспортними засобами в таких умовах, можуть бути особливо вразливими до стрес-факторів, що впливає на ефективність навчання.

Виходячи з цього, актуальність нашого дослідження зумовлена потребою в спеціалізованому підході до навчання жінок, який б враховував гендерні аспекти формування практичних навичок водіння та психологічних способів впливу, які є ефективними в процесі навчання керуванню транспортним засобом.

В цьому контексті важливим є забезпечення психологічної підтримки жінкам у процесі навчання водінню, що включає розробку методики навчання, яка допоможе їм адаптуватися до нових умов, знизити рівень страху перед водінням та підвищити мотивацію до навчання. Знання і володіння інструктором психологічними методами впливу, на наш погляд, дозволить не тільки підвищити ефективність навчання жінок керуванню транспортним засобом, але й знизити

ризики аварійності, що особливо важливо в умовах війни, коли дороги можуть бути небезпечними або малодослідженими.

Проблема використання способів психологічного впливу в освітньому процесі активно досліджується в сучасній психологічній науці. В історичній ретроспективі, значний вклад у розуміння впливу на людей взагалі у свій час зробили відомі філософи Т. Гоббс, Р. Декарт, Д. Дідро, Ш. Монтеск'є, Ж.-Ж. Руссо та інші. Питання використання способів психологічного впливу в контексті регуляції поведінки і діяльності особистості розглядалися Л. Виготським, А. Макаренком, Н. Левітовим та ін., у масових комунікаціях - Ф. Барановським, С. Вальгардом та ін. [15].

Багато відомих зарубіжних вчених, серед яких Е. Гохстрат, А.В. Гейн, Р. Дрейкурса, Д. Карнегі, Д. Майерса, А. Нахаванди, М. Ноулз, Р. Чалдіні, розглядали зміст, структура та функції психологічного впливу. Серед українських науковців проблему психологічного способу впливу в процесі комунікації досліджували: Т. Вашека, І. Гічан, К. Гічан, В. Гайдукевич, О. Гуменюк, В. Казміренко, В. Москаленко, О. Потийчук, В. Татенко, М. Філоненко, Н. Чепелєва, Я. Чеплак та ін. [15].

Важливо зазначити, що більшість дослідників, відповідно до традицій діяльнісної методології, акцентують увагу на діяльнісному аспекті у визначенні психологічного впливу.

Здійснений теоретичний аналіз наукових робіт свідчить про те, що проблема психологічного впливу є об'єктом пильної уваги в науковій сфері.

Об'єкт дослідження – процес навчання керування транспортним засобом.

Предмет дослідження – психологічні способи впливу на жінок у процесі навчання керуванню транспортними засобами.

Мета дослідження – теоретично обґрунтувати та експериментально дослідити особливості психологічних способів впливу на жінок у процесі навчання керуванню транспортним засобом

Завдання дослідження:

1. Розглянути психологічній та гендерні особливості процесу навчання керуванню транспортним засобом в сучасних умовах.

2. Визначити психологічні способи впливу та їх значення для формування у жінок навичок керуванням транспортним засобом.

3. Експериментально дослідити використання психологічних способів впливу під час навчання керуванню транспортним засобом.

4. Розробити методичні рекомендації щодо навчання жінок керуванню транспортним засобом.

Гіпотеза дослідження полягає у припущенні, що психологічні способи впливу, такі як техніки зниження стресу та мотивація, позитивно впливають на ефективність навчання жінок керуванню транспортними засобами, зокрема зменшують рівень тривожності і покращують впевненість у собі.

Методи дослідження:

- теоретичні: аналіз, синтез, порівняння, узагальнення і систематизація теоретичних підходів з проблеми навчання керування транспортним засобом та психологічні способи впливу на людину.

- емпіричні: експеримент, опитування, психологічна діагностика, анкетування, спостереження.

Наукова новизна полягає у визначенні ефективних підходів до навчання жінок керуванню транспортним засобом з урахуванням їх гендерних особливостей; розроблено методичні рекомендації для покращення ефективності навчального процесу, зокрема для жінок, що підвищить загальну успішність навчання.

Практична значущість полягає у результатах дослідження, які можуть бути використані для вдосконалення методик і програм навчання в автошколах з урахуванням індивідуальних психологічних особливостей жінок, що сприятиме підвищенню ефективності навчання. Запропоновані психологічні способи впливу

допоможуть мінімізувати негативний емоційний фон під час навчання, сприяючи комфортному середовищу для здобуття навичок.

Структура кваліфікаційної роботи магістра. Робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел, що нараховує 38 найменувань. Робота викладена на 95 сторінках друкованого тексту, вміщує 6 таблиць та 7 рисунків.

РОЗДІЛ 1
ТЕОРИТИЧНІ ОСНОВИ ВИВЧЕННЯ ГЕНДЕРНИХ ОСОБЛИВОСТЕЙ В ПРОЦЕСІ НАВЧАННЯ КЕРУВАННЮ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ

1.1 Процес навчання керуванню транспортним засобом: психологічний аспект.

Вміння керувати автомобілем – необхідна навичка в XXI столітті. Це вже не розкіш, а прагнення свободи пересування, економії часу, завжди бути незалежним (у тому числі від громадського транспорту) і, комфорту. Автомобіль вже давно став важливою складовою нашого повсякденного життя, тому дедалі більше людей прагнуть опанувати вміння керувати цим видом транспорту.

Процес навчання керуванню транспортним засобом — це комплексний і багатоетапний процес, спрямований на засвоєння теоретичних знань і практичних навичок, необхідних для безпечного, ефективного та відповідального керування автомобілем.

В умовах воєнного стану в Україні навчання жінок керуванню транспортним засобом набуває особливої актуальності. Це пов’язано зі зміною соціальних ролей, підвищенням мобільності та незалежності жінок, необхідністю швидкого реагування на небезпечні ситуації та забезпеченням власної безпеки та безпеки рідних. Навчання водінню сприяє психологічній стійкості, адаптації до нових умов життя, а також розширює можливості для економічної активності та волонтерської діяльності. Жінки, які вміють керувати, можуть забезпечити евакуацію членів родини, транспортувати поранених чи надати допомогу в надзвичайних ситуаціях.

Отже, розвиток цієї навички стає не лише інструментом виживання та захисту, але й важливим елементом підтримки національної безпеки та суспільної стійкості в умовах кризи.

Загальний процес навчання керуванню транспортним засобом включає декілька взаємопов’язаних між собою етапів, а саме: теоретичну підготовку, практичні заняття (водіння), психологічну підготовку, тренування для складання іспитів, а також адаптацію до реальних умов дорожнього руху.

Також важливо зазначити, що згідно Закону України «Про дорожній рух» [24], майбутньому водію треба до початку навчання керування транспортним засобом пройти обов'язкову медкомісію та отримати медичну довідку встановленого зразка Постанови № 1105 від 11.11.2020 року про відсутність медичних протипоказань для водіння транспортним засобом. Медична довідка у разі відсутності протипоказань видається водієві медкомісією строком на 2 роки та надається в автошколу ще до початку навчання або в процесі теоретичної підготовки залежно від правил автошколи [21].

В Україні тривалість навчання на легковому автотранспорті становить близько 2,5-4 місяців залежно від індивідуального темпу навчання студента та кількості практичних занять, які він проходить в автошколі. Навчання на курсах в автошколі закінчується внутрішнім іспитом з теоретичної підготовки.

Теоретична підготовка з керування транспортним засобом є необхідним елементом практики та зазвичай представляє собою курс лекцій, якій необхідно прослухати учню/слухачу для складання іспиту. Необхідна мінімальна кількість годин для складання іспиту в автошколі становить 63 академічних години. Вивчення теоретичної частини в автошколі займає близько 60% загального навчального процесу (це може варіюватися залежно від автошколи). Як правило, весь курс триває 3-4 місяці, тому теоретичні заняття займають 7-8 тижні.

Зміст теоретичної підготовки зосереджений на правилах дорожнього руху, основах безпеки, теоретичних аспектах керування, правових питаннях і поведінці на дорозі. Пояснюються права та обов’язки водія, дорожні знаки, сигнали регулювальника, нюанси перехресть, розмітка, обмеження швидкості. Також учні

вивчають екстрену медичну допомогу у дорожніх умовах та знайомляться з умовами безпечного руху на автомобільних шляхах.

Важливим елементом теоретичної підготовки є аналіз реальних практичних ситуацій. Так, під час навчання моделюються та розбираються несподівані, аварійні, небезпечні ситуації на дорозі, шляхом вирішення задач на основі реальних сценаріїв подій. Задачі можуть включати визначення черговості проїзду на перехресті, правильний маневр у разі аварійної ситуації, застосування правил дорожнього руху в умовах обмеженої видимості тощо. Крім того, викладачі під час навчання впроваджують групові та інтерактивні форми взаємодії між учнями з тому числі: обговорення, рольові ігри, проходження онлайн-тестів на тренажерах, моделювання проблемних ситуацій тощо. Все це, на наш погляд, є важливим психологічним аспектом теоретичної підготовки, який дозволяє учню/слухачу бути включеним в контекст ймовірних подій, допомагає навчитися спокійно реагувати у спірних і/або в конфліктних ситуаціях на дорозі, підвищує стресостійкість особистості.

Основними завданнями психологічного супроводу процесу теоретичної підготовки до керування транспортним засобом визначено такі [35]:

1) сприяння формуванню безпечного й ефективного керування транспортним засобом у різних умовах руху;

2) набуття практичного досвіду оцінки власного психічного стану й поведінки шляхом навчання прийомам психологічної саморегуляції, що дає змогу залишатися спокійним і впевненим у будь-якій дорожній ситуації;

3) створення внутрішньої психологічної установки на отримання задоволення від безпечного, культурного водіння, ефективного використання автомобіля, ввічливого, тактовного ставлення до інших учасників дорожнього руху;

4) здійснення психологічної підготовки до здачі іспиту в сервісному центрі МВС України для отримання водійських прав.

Важливо зазначити, що хоча до навчання в автошколі допускаються учні різних вікових категорій (від 16 років), здати теоретичній і практичний іспит та отримати посвідчення водія в Україні можуть тільки повнолітні особи. Тому, на наш погляд, навчальний процес в автошколі повинен ґрунтуватися на положеннях акмеології та андрагогіки, враховувати психологічні особливості навчання дорослих: пізнавальні можливості учнів, їх вікові та психофізіологічні особливості (О. Аніщенко, Ю. Брандибура, С. Коваленко, Л. Клочко, Н. Колосова, Л. Лук'янова, О. Топоркова та ін.), а саме [36]:

- завантаження дорослої людини поточними професійними і побутовими справами регламентує час, відведений на навчання;

- вікові особливості розумових процесів проявляються у зниженні ємності пам'яті людини; мислення стає менш оперативним і гнучким;

- опора на наявні знання слухачів та їх досвід, з одного боку, може зробити навчання більш успішним, а з іншого – послабити бажання інтегруватися в навчальний простір, що пригнічує пізнавальну активність і мотивацію до навчання;

- наявні психологічні бар'єри та внутрішні перешкоди (небажання, боязнь, невпевненість) не тільки заважають успішно працювати, але й «фільтрують» впливи зовнішнього середовища, вибираючи з потоку інформації тільки ту, яку можна засвоїти, доповнюючи вже накопичений досвід.

Крім того, викладання теоретичного матеріалу лекційного курсу щодо керування транспортним засобом повинно відповідати психофізіологічним особливостям розвитку зрілої людини, динаміці її психічних функцій та особливостям структури інтелекту особистості, що дає можливість рухатися в навчальному процесі. Діалогова форма дає можливість постійно отримувати зворотній зв'язок із слухачами, стимулювати їх активність у процесі навчання та здійснювати своєчасну корекцію дидактичного матеріалу [33].

Отже, теоретична підготовка для керування транспортним засобом є важливою складовою, яка робить навчання водінню більш безпечним та ефективним, а водіїв — більш відповідальними й обізнаними на дорозі, забезпечує основне розуміння правил дорожнього руху та безпечної поведінки на дорозі.

У разі успішного складання теоретичної частини іспиту, майбутні водії звертаються до будь-якого акредитованого навчального закладу та розпочинають практичне навчання [3].

Практичні заняття з водіння мають важливе значення, оскільки вони дозволяють майбутнім водіям застосувати теоретичні знання на практиці, відпрацювати навички керування та адаптуватися до реальних умов дорожнього руху.

Згідно Закону України «Про дорожній рух» [21] кількість часів практичного водіння повинно бути не менше 40 академічних годин. Тривалість навчальної години з практичного керування транспортним засобом повинна становити одну годину (60 хвилин) з урахуванням часу, необхідного для підбиття підсумків заняття, заповнення навчальної документації та підготовки до проходження практичного навчання з керування транспортним засобом іншої особи [20]. Отже, вивчення практичної частини в автошколі займає близько 40% загального навчального процесу (це може варіюватися залежно від автошколи та від індивідуального темпу навчання студента). Як правило, весь курс триває 3-4 місяці, тому практичні заняття займають 4-5 тижні.

Початкове практичне навчання відбувається на спеціально-обладнаному навчальному транспортному засобу на спеціальних навчальних майданчиках. Учні дізнаються про правильну посадку водія за кермом автомобіля, вчаться взаємодії з автомобілем, зокрема, розумінню, як працюють дзеркала, сидіння, ремені безпеки, покажчики та індикатори, органом керування транспортним засобом (кермом), освоюють базові навички керування автомобілем, включаючи перемикання передач, керування педалями, старт і зупинку, повороти, гальмування, а також

навички контролю автомобіля на невеликій швидкості. Вивчають вправи на майданчику з використанням фішок, гумових камер тощо. Освоюють усі види розворотів, початкових маневрів, таким як обгін, зміна смуг, а також практичне засвоєння правил паркування (паралельне, під кутом, паркування типу «Гараж» тощо).

На етапі практики водіння в умовах міста або дороги з менш інтенсивним рухом, учні виїжджають на міські дороги під контролем інструктора. Майбутні водії вчаться керувати автомобілем в умовах дорожнього руху, включаючи дотримання швидкісних обмежень, проїзд перехресть, дотримання правил дорожнього руху, аналіз та передбачення ситуацій на дорозі. В умовах міста важливими є навички спостереження за іншими учасниками руху, підтримання безпечної дистанції, орієнтування на знаки і сигнали світлофорів.

Важливою частиною практичної підготовки є навчання реагуванню на нестандартні або складні ситуації на дорозі (наприклад, аварійне гальмування, об’їзд перешкод, уникнення зіткнень). З одного боку, це передбачає розвиток навичок безпечного водіння, зокрема, передбачення дій інших водіїв, керування автомобілем в умовах поганої видимості або слизького покриття; з іншого боку – це потребує розвинених якостей оперативного мислення, вміння правильно і швидко реагувати на несподівану обстановку, достатньої стресостійкості тощо. Тобто, у практиці водіння важливого значення набуває психологічний супровід процесу навчання та підвищення психологічної стійкості учня - майбутнього водія.

Отже, процес керування автомобілем є складною роботою, яка здійснюється в умовах високих психоемоційних перевантажень, характеризується значним обсягом інформації, що переробляється, необхідністю прийняття рішень в обмеженому часі, тобто є напруженою діяльністю з високою небезпекою і відповідальністю [26, 355]. Така специфіка висуває найвищі вимоги до психофізіологічних якостей кандидатів у водії, тому їхню підготовку необхідно

здійснювати на професійному рівні, з урахуванням індивідуальних психофізіологічних особливостей.

В свою чергу, технократичний підхід до процесу вивчення ПДР та підготовки майбутніх водіїв спричинив формальний виклад (або лише на теоретичному рівні) надзвичайно важливих розділів «Професійна надійність водіїв» і «Психофізіологічні та психічні якості водіїв» освітньої програми [35]. Однак, на думку Чернишова В.О., в цих розділах необхідно зробити акцент на практичній роботі, яка дасть змогу кожному кандидату у водії визначити відповідність власних психологічних і особистісних якостей вимогам водійської діяльності [35].

Психологічний супровід процесу відпрацювання знань правил дорожнього руху (далі - ПДР) в практичній підготовці майбутніх водіїв передбачений у межах інноваційного підходу до організації підготовки водіїв [26]. Тобто, під час практики водіння обов'язковим є врахування індивідуальних психологічних особливостей кандидатів у водії, психологічна корекція професійно значущих якостей і спостереження за рівнем їхнього розвитку в динаміці. Це дає змогу здійснювати прогноз ефективності та безаварійності водійської діяльності та забезпечувати безпеку дорожнього руху на сучасному рівні.

Так, деякі дослідники проблеми загальної підготовки водіїв (Т. Марценюк, К. Бойко) звертають увагу на необхідність звертати увагу кандидатів на неусвідомлювані майбутні проблеми. Багато хто з них навіть не розуміє, що бере на себе величезну відповідальність за власне життя і життя інших, керуючи джерелом підвищеної небезпеки [10, 36].

На основі цих рекомендацій, на думку Чернишова В.О., загальна підготовка майбутніх водіїв, а також теоретичне і практичне відпрацювання вивчених правил дорожнього руху мають будуватися, за такими двома стратегіями [35]:

– навчання кандидатів у водії із сильною мобільною нервовою системою має спрямовуватися на розвиток здібностей до маневрування, швидкісного керування тощо;

– для водіїв зі слабкою або інертною нервовою системою підготовка має компенсаторний характер (розвиваються і тренуються ті здібності, які від природи розвинені слабо й можуть спричинити несприятливі наслідки в дорожній ситуації).

С. Осташевського вважає, що навмисне невиконання ПДР пояснюється тим, що між знаннями правил та їхнім виконанням знаходяться внутрішні (психічні) механізми, що регулюють діяльність водіїв. Найчастіше водії, які схильні до аварійного типу водіння, не підозрюють про це, «не бачать себе з боку», вважають, що поведінка на дорозі і в суспільстві абсолютно не залежать одна від одної. Для кандидатів у водії необхідно в період навчання розкрити ті внутрішні (психічні) механізми регуляції поведінки, які потім утворюють їхній стиль водіння [14, 17].

Отже, водій має знати свої фізіологічні та психологічні особливості, щоб уміти вчасно застосувати їх з урахуванням змін, що виникають в організмі. Окрім того, він повинен знати власні можливості в керуванні автомобілем і ті якості, які лежать в основі його майстерності й безпеки руху.

Для безпечного керування автомобілем найважливішими психічними властивостями є відчуття, сприйняття, увага, мислення, пам’ять, емоції і воля [38, 147]. Перебуваючи за кермом, водій утримує в полі зору дорогу, бачить перешкоди на ній, пішоходів, транспортні засоби, стежить за показниками приладів, на слух контролює роботу двигуна, отримує інформацію щодо правильності виконуваних дій з керування автомобілем тощо. Всі ці відомості є результатом відчуттів, тобто відображення у свідомості окремих властивостей і якостей предметів та явищ матеріального світу, безпосередньо діючих на органи чуття.

Таким чином, психологічний супровід процесу практичної підготовки майбутніх водіїв з урахуванням індивідуальних особливостей набуває прикладного значення й може застосовуватися в освітньому процесі автошкіл,

професійно-психологічному відборі, у визначенні професійної придатності водіїв [35].

На наш погляд, основою успішного навчання керуванню транспортним засобом є мотиваційні стратегії, оскільки вони допомагають новачкам розуміти цінність і необхідність водійських навичок. Підкріплення успіхів, навіть незначних, є важливою складовою. Врахування особистих досягнень та заохочення допомагають підвищити впевненість новачків у своїх силах. Позитивні підкріплення створюють сприятливу психологічну атмосферу, яка сприяє кращому засвоєнню інформації та зниженню тривожності.

Мотиваційні стратегії для навчання дорослих відрізняються від тих, що використовують з молоддю, оскільки дорослі мають більш чітко сформовані цілі, досвід і вимоги до процесу навчання. Згідно з узагальненими даними досліджень та практичного досвіду, до основних мотиваційних стратегій, що забезпечують ефективність навчання дорослих керуванню транспортним засобом, з урахуванням їхніх інтересів, потреб і можливих психологічних бар’єрів, можна віднести такі:

1) Орієнтація на результат - дорослі мотивуються, коли розуміють конкретну користь від навчання. Викладачі можуть підкреслювати, як навички водіння підвищують мобільність, відкривають нові можливості, полегшують життя або сприяють кар’єрному розвитку.

2) Гнучкий графік та індивідуальний підхід - надання можливості коригувати графік уроків або підлаштовувати процес під індивідуальні потреби сприяє мотивації. Це особливо важливо для зайнятих дорослих, які хочуть поєднувати навчання з роботою чи іншими зобов'язаннями.

3) Позитивний зворотний зв’язок та підтримка - конструктивний і регулярний зворотний зв’язок допомагає дорослим краще розуміти свої успіхи й працювати над слабкими місцями. Підтримка з боку інструктора, що підкреслює навіть невеликі досягнення, підвищує впевненість і зменшує страх перед водінням.

4) Інтерактивні методи навчання - залучення дорослих до ситуаційних завдань, обговорень та симуляцій сприяє кращому засвоєнню знань. Наприклад, практичні симуляції складних дорожніх ситуацій готують до реальних викликів і підвищують цікавість до процесу навчання.

5) Використання реалістичних сценаріїв - навчання за допомогою сценаріїв, з якими учень може зустрітися в реальному житті (наприклад, керування у складних погодних умовах), допомагає дорослим зрозуміти значущість вивчених навичок і застосовувати їх на практиці.

6) Залучення до постановки цілей - важливо, щоб дорослі мали змогу самостійно встановлювати цілі для навчання, наприклад, досягти певного рівня впевненості у водінні по місту або опанувати паркування. Це підвищує відповідальність і стимулює досягати результатів.

7) Підготовка до подолання страхів - оскільки страх водіння є частою перепоною для дорослих, корисно проводити розмови щодо подолання тривоги, працювати над самоконтролем і пропонувати техніки для зниження стресу.

8) Використання технологій для інтерактивного навчання - застосування симуляторів водіння або мобільних додатків для практики знаків і правил допомагає дорослим зручніше навчатися, особливо у позакласний час. Це також може бути ефективним для підготовки до теоретичних іспитів.

9) Розвиток самостійності та відповідальності - дорослі зазвичай прагнуть до автономії. Інструктор може мотивувати учнів брати відповідальність за частини навчання, наприклад, самостійно готуватися до певних практичних занять або робити короткий самоаналіз після кожного уроку.

10) Регулярне обговорення прогресу і складання нового плану навчання дозволяє учневі бачити розвиток і зростати. Такі розмови з інструктором дозволяють переглядати успіхи і формувати нові завдання, що мотивує рухатися вперед.

Психологічно важливо формувати позитивні установки щодо водіння, що допомагає зменшити тривогу і страх перед навчанням. Для жінок це особливо актуально, оскільки жінки відчувають більше сумнівів та стресу через стереотипи або соціальний тиск.

Тактика керуванням автомобілем – це реалізація виробленої стратегії. Вона проявляється в оперативній зміні режиму руху. Або, якщо говорити іншими словами, тактика керування водінням транспортного засобу полягає в прийнятті рішення й виконанні необхідних дій в процесі руху (на основі отриманої оперативної інформації з урахуванням виробленої до поїздки стратегії керування). Отже, тактика є невід'ємною частиною стратегії керуванням і логічним її закінченням. Правильно відпрацьована стратегія і вибрана тактика керування автомобілем є необхідними умовами ефективного і безпечного руху, відпрацювання якої носить найчастіше інтуїтивний характер і мало хто задумується про зниження рівня невизначеності [4].

Таким чином, аналіз основних підходів до практики навчання керуванню транспортним засобом дає підстави зробити висновок про необхідність психологічного супроводу процесу теоретичної і практичної підготовки майбутніх водіїв з урахуванням їх індивідуальних особливостей. Психологічна підготовка водіїв набуває прикладного значення в освітньому процесі автошкіл, професійно-психологічному відборі, а також у визначенні професійної придатності водіїв.

1.2. Психологічні способи впливу та їх значення для формування навичок керуванню транспортним засобом.

Психологічний вплив – це процес, під час якого одна особа впливає на поведінку, емоції, установки, сприйняття чи думки іншої людини. Його метою може бути як допомога іншому, так і маніпуляція їм, якщо він використовується для прихованого досягнення власних цілей [2].

На наш погляд, ефективність процесу навчання керуванню транспортним засобом значною мірою залежить від використання педагогами та інструкторами адекватних методів впливу на психологічний стан учнів. З огляду на те, що навчання водінню автомобіля включає не лише технічні навички, але й психологічну стійкість, управління стресом, концентрацію уваги та мотивацію, підхід до кожного учня потребує індивідуалізації.

Психологічні способи впливу мають особливо важливе значення для формування компетенцій у жінок, під час навчання керуванню транспортним засобом. Багато жінок, які знаходяться у стані стресу або невпевненості відчувають підвищену тривожність через можливі ризики або страх перед помилками на дорозі. Через індивідуальні особливості або попередній досвід (наприклад, негативні установки щодо водіння або невдалий досвід), жінки можуть сумніватися у власних можливостях. Використання психологічних методів впливу допомагає жінкам розвинути спокійнішу реакцію на стресові дорожні ситуації та створює емоційно комфортне середовище, що дозволяє жінкам позитивно ставитися до водіння, а також долати стереотипи та установки, які можуть заважати їхньому успішному навчальному процесу. В свою чергу, врахування психологічних потреб дозволяє інструкторам краще адаптувати навчальні методи, використовуючи індивідуальний підхід до кожної жінки, що значно підвищує ефективність засвоєння практичних навичок.

Психологічний вплив сприяє формуванню спокійного, зосередженого та впевненого стилю водіння, що є основою для безпечного керування та мінімізації ризиків на дорозі.

В сучасній психологічній науці проблема психологічного впливу виступає одночасно в теоретичному та прикладному аспектах. У ній органічно пов’язані запити суспільної практики та теорії самої психологічної науки. Так, в психології під способами психологічного впливу розуміють способам управління та самоуправління психічними явищами [32, 138].

Питання психологічного впливу під час навчального процесу стали предметом вивчення багатьох вітчизняних та зарубіжних науковців. Значний вклад у розуміння процесів впливу людей один на одного у свій час зробили відомі філософи Т. Гоббс, Р. Декарт, Д. Дідро, Ш. Монтеск'є, Ж.-Ж. Руссо та інші. В 20-30 роках минулого століття досліджувалася практична значимість психологічного впливу в регуляції поведінки та діяльності людей (Л. Виготський та ін.), у вихованні (А. Макаренко, Н. Левітов та ін.), у масових комунікаціях (Ф. Барановський, С. Вальгард та ін.) [15, 218].

Також, вивчення психологічного впливу – його зміст, структура та функції – знайшли відображення в роботах відомих зарубіжних дослідників, таких як: Е. Гохстрат, А.В. Гейн, Р. Дрейкурса, Д. Карнегі, Д. Майерса, А. Нахаванди, М. Ноулз, Р. Чалдіні та інших. Серед українських науковців проблему комунікації та психологічного способу впливу досліджували: Т. Вашека, І. Гічан, К. Гічан, В. Гайдукевич, О. Гуменюк, В. Казміренко, В. Москаленко, О. Потийчук, В. Татенко, М. Філоненко, Н. Чепелєва, Я. Чаплак та ін. [15, 219].

Важливо зазначити, що більшість дослідників, відповідно до традицій діяльнісної методології, акцентують увагу на діяльнісному аспекті у визначенні психологічного впливу. За переконанням В. Кулікова, психологічний вплив за своєю сутністю є «проникнення» однієї особистості (або групи осіб) в психіку іншої особистості (або групи осіб). Метою та результатом цього «проникнення» є зміна, перебудова індивідуальних або групових психічних явищ (поглядів, відносин, мотивів, установок, станів тощо) [15, 221].

Український психолог М. Поліщук зазначив, що психологічний вплив спричиняє конкретні зміни у психологічній структурі особистості, охоплюючи наступні сфери:

1) потребово-мотиваційну (знання, переконання, ціннісні орієнтації, потяги, бажання);

2) інтелектуально-пізнавальну (відчуття, сприйняття, уявлення, уява, пам’ять і мислення);

3) емоційно-вольову (емоції, почуття, настрої, вольові процеси);

4) комунікативно-поведінкову (характер і особливості спілкування, взаємодії, взаємовідносин, міжособистісного сприйняття).

Це означає, що психологічний вплив тільки тоді дає найбільший реальний ефект, коли враховуються властиві цим конкретним сферам особливості функціонування індивідуальної свідомості [19].

Найчастіше у наукових розвідках психологічний вплив розглядається в контексті міжособистісної комунікації. Психологічний вплив у межах взаємодії людини з людиною (особистості з особистістю) у спілкуванні розуміється як міжособистісний вплив, який є невід’ємним атрибутом нашого повсякденного життя.

Розрізняють спрямований (прямий) і неспрямований (непрямий) вплив. У першому випадку суб'єкт ставить перед собою завдання досягти певного результату від об'єкта впливу, що проявляється зазвичай у переконанні й навіюванні, а в другому — подібне завдання не ставиться, однак ефект впливу виникає, проявляючись передусім у дії зараження та наслідування. Деякі науковці (В. Г. Панок, Я. В. Чаплак, Я. Ф. Андрєєва) психологічний вплив і міжособистісний психологічний вплив визначають як одне ціле, пояснюючи це тим, що ці два поняття є досить залежними та взаємодоповнюючими [15, 148].

На думку О. Сидоренко, психологічно конструктивний вплив повинен відповідати трьом критеріям:

а) він не руйнує особистості людей, які в ньому беруть участь, та їх стосунків;

б) він психологічно коректний (грамотний, безпомилковий);

в) він задовольняє потреби двох сторін [28].

Психологічний вплив опирається на такі чотири аспекти: операціональний (засоби впливу), інтенціональний (мета впливу), результативний (його результат) і статусно-рольовий (відповідність статусних позицій) (Г.О. Балл, М.С. Бургін) [15, 220]. Показано, що ті трансформації, що відбуваються внаслідок дії психологічного впливу, можуть бути різними як за глибиною, так і за стійкістю. За першим критерієм розрізнюють парціальні зміни, тобто як зміни окремої психологічної властивості, так і їх комплекси. За другим критерієм зміни можуть бути короткотривалими й довготривалими [15, 220].

У більшості випадків психологічний вплив зводиться до зміни думок, поведінки, установок або емоцій іншої людини чи групи через застосування різних засобів, спеціальних методів та способів.

У науковій практиці чітке розмежування понять "засоби", "методи" та "способи" є не лише необхідною умовою для ефективної організації дослідницької чи практичної діяльності, але й основою для її структурного планування. Це дозволяє забезпечити системний підхід до реалізації поставлених завдань, враховувати специфіку різних аспектів діяльності, логічно вибудовувати послідовність етапів, а також уникати термінологічної плутанини. Впорядкування цих понять сприяє інтеграції теоретичних знань із практичними діями, підвищуючи загальну ефективність та надійність отриманих результатів.

Засіб – це прийом, якась спеціальна дія, що дає можливість здійснити що-небудь, досягти чогось.

Метод – це спосіб пізнання явищ природи та суспільного життя.

Спосіб – це певна дія, прийом або система прийомів, яка дає можливість зробити, здійснити що-небудь, досягти чогось [30].

Отже, у своїй роботі ми будемо використовувати поняття «спосіб» в контексті тих чи інших дій, пов’язаних з психологічним впливом, і поняття «засіб» - як певний інструмент (прийом) реалізації такого впливу.

Традиційно до основних психологічних способів впливу відносять: навіювання, наслідування, переконання, психічне зараження (Г. Лебон, Г. Тард, М.Н. Корнєв, А.Б. Коваленко) [7, 196]. Це ті способи, які діють здебільшого на несвідоме. Розглянемо основний зміст кожного з них.

Так, об'єктом спеціального соціально-психологічного дослідження навіювання стало порівняно недавно. В.М. Бехтєрєв одним із перших здійснив спробу спеціально розглянути це явище стосовно суспільного життя, хоч опис цього феномена можна знайти і в інших авторів того часу (М.К. Михайловський, Г. Тард, Г. Лебон) [7, 206]. В.М. Бехтеров вважав, що на відміну від зараження як способу співпереживання людьми одночасно спільного психічного стану, навіювання виключає однаковість переживання ідентичних емоцій та уявлень об'єктом навіювання, індуктором та реципієнтом. Воно є пізнішою формою соціально-психологічного впливу і зумовлено розвитком вербальної активності людини, її індивідуальності. Зараження має неперсоніфікований характер. Це стихійна тонізація психічного стану групи чи маси за умов безпосереднього спілкування. Навіювання — це процес однобічного, активного і персоніфікованого впливу індивіда на індивіда чи групу [7, 206].

В свою чергу, інші відомі психологи (В.Вундт, В.Джеймс, У.Мак-Дугалл, З.Фрейд) особливо великого значення надавали феномену наслідування. На їхню думку, наслідування властиве людині поряд із тваринами і є інстинктом у повному значенні цього слова. По суті, ця точка зору веде до заперечення якісних відмінностей між людськими і тваринними формами спілкування [7, 211].

Наприклад, у своїх працях Г. Тард виокремлював такі різновиди наслідування:

1) логічне і нелогічне;

2) внутрішнє і зовнішнє (за послідовністю і механізмом руху);

3) наслідування-мода і наслідування-звичай (за мірою стійкості);

4) наслідування всередині класу і наслідування одного класу іншому (за соціальною природою) [7, 212].

Переконання — ще один спосіб психологічного впливу, за якого людина звертається до свідомості, почуттів і досвіду іншої людини з тим, щоб сформувати в неї нові установки. При цьому уявлення, знання, ідеї стають мотивами поведінки людини і визначають її ставлення до різних сфер дійсності. Воно ґрунтується на тому, щоб за допомогою логічного обґрунтування домогтися згоди від людини, яка приймає інформацію. Переконання впливає не тільки на розум, а й на почуття, якщо звернення до інших супроводжується емоціями. Отже, переконання — це такий вплив однієї людини на іншу або групу, який діє на раціональне та емоційне в їхній єдності, формує нові погляди та відносини [7, 214].

І нарешті, психічне зараження – це психологічний вплив, який здійснюється на особистість у процесі спілкування і взаємодії та передає певні настрої, спонуки не через свідомість та інтелект, а через емоційну сферу. Психологія пояснює зараження як неусвідомлювану, мимовільну схильність людини до певних психічних станів. Відбувається зараження через передавання психічного настрою, наділеного великим емоційним зарядом. Воно є одночасно продуктом впливу на інших енергетики психічного стану індивіда чи групи, а також здатністю людини до сприймання, співпереживання цього стану, співучасті [17]. Психічне зараження здійснюється через передачу емоційного стану від однієї особи до іншого на несвідомому рівні, особливо у складі групи. Свідомість у таких умовах різко звужується, майже зникає критичність до подій, інформації, яка надходить з різних джерел [17].

Узагальнений змісту вище названих способів впливу поданий у табл.1.1.

Таблиця 1.1

Способи психологічного впливу та їх основні характеристики

Способи психологічного впливу	Характеристика
Навіювання	Це процес психічного впливу на людину чи групу людей при послабленому усвідомленому контролі, некритичній оцінці змісту повідомлень, які сприймаються [29].
Наслідування	Спрямоване на відтворення індивідом певних зовнішніх рис і зразків поведінки, манер, дій, вчинків, які характеризують об'єкт пізнання, і позначене при цьому певною емоційною й раціональною спрямованістю [29].
Переконання	Це такий вплив однієї людини на іншу або на групу людей, який діє на раціональне та емоційне в їхній єдності, формує нові погляди, відносини, що відповідають вимогам суспільства [29].
Психічне зараження	Це неусвідомлювана, мимовільна схильність індивіда до певних психічних станів. Воно здійснюється не через пасивне споглядання і більш-менш усвідомлює прийняття зовні очевидних зразків поведінки (як у наслідуванні), а через передачу психічного настрою, який має великий емоційний заряд, через загострення почуттів і пристрастей [29].

У сучасній психології існує багато класифікацій психологічного впливу, які створені на основі різних критеріїв. Такі класифікації дозволяють систематизувати знання про вплив, аналізувати його специфіку та розробляти ефективні стратегії для досягнення цілей у різних сферах діяльності. Наприклад, за критерієм спрямованості виділяють прямий та непрямий вплив. Прямий вплив здійснюється безпосередньо, з чітко вираженою метою та адресатом, тоді як непрямий передбачає більш завуальовані методи, такі як натяки, символи чи невербальні сигнали. За стійкістю ефекту психологічний вплив можна класифікувати на

короткотривалий, який має тимчасовий характер, і довготривалий, що залишає значний відбиток на поведінці або свідомості особистості. Критерій глибини впливу передбачає поділ на парціальний вплив, який охоплює окремі аспекти психіки, та комплексний, що має ширший, системний характер.

Ще одним важливим аспектом є рівень усвідомлення. Тут розрізняють свідомий вплив, що здійснюється з усвідомленням його мети, та несвідомий, який працює на підсвідомому рівні. Окрім того, вплив класифікується за рівнем вербалізації: вербальний (словесний), паравербальний (інтонація, тембр голосу), екстралінгвістичний (паузи, ритм мови) та невербальний (жести, міміка, поза).

Отже, психологічний вплив здійснюється, перш за все, за допомогою невербальних та вербальних засобів, які разом створюють комплексну комунікацію, що впливає на свідомість, підсвідомість або поведінку.

Як зазначає І. Хоменко, що невербальні, або немовленнєві комунікації специфічні для кожної культури. Дії, рухи людини, розміщення предметів у просторі несуть інформацію самі по собі без усяких слів [31].

Психологічний вплив, що здійснюється за допомогою невербальних засобів вивчався багатьма дослідниками, такими як Н. Вєдєнский, О. Єрмолаєва, Г. Ковальов, В. Лабунська, В. Собкін, Н. Смірнова та ін. Особлива увага в цих дослідженнях приділяється функціям невербальної поведінки [15, 238], яка може передавати емоції, регулювати взаємодію, доповнювати або замінювати вербальні повідомлення. У цьому контексті вивчення невербальних засобів впливу розглядається як важливий елемент загальної картини психологічної комунікації.

Отже, розглядаючи вербальні та невербальні засоби психологічного впливу, варто зазначити, що вони мають свої специфічні функції та доповнюють одне одного, створюючи комплексну систему комунікації. До таких засобів впливу найчастіше відносять наступні: а) вербальні – слова та фрази, інтонація, риторичні прийоми, аргументація, заклики, мовні кліше та слогани, гумор; б) невербальні –

міміка, жести, позапозика, очей, фізична дистанція, тактильні контакти, парамовні елементи (рис. 1.1).



Рис. 1.1 Вербальні та невербальні засобів впливу

Важливо зазначити, що в процесі спілкуванні переважають вербальні засоби, а невербальні лише супроводжують їх і залишаються неусвідомленими, а відповідно, і не регулюються. Продуктивність їх використання при таких умовах

нижча, ніж вона могла б бути при цілеспрямованому, усвідомленому та регулюючому застосуванні [15, 238].

На наш погляд, в контексті навчання керуванню транспортним засобом має значення використання як вербальних так і невербальних засобів психологічного впливу, оскільки їх ефективне поєднання сприяє більшій взаємодії між інструктором та учнем, полегшує засвоєння навчального матеріалу, знижує рівень стресу та створює атмосферу довіри. Це дозволяє адаптувати навчальний процес до індивідуальних особливостей учня, забезпечуючи швидке формування необхідних навичок і впевненості під час керування транспортним засобом.

Поєднання цих видів впливу дозволяє інструкторам забезпечити комфортне середовище для навчання, що особливо важливо для новачків із високим рівнем тривожності чи сумнівами у власних можливостях.

Важливого значення для здійснення психологічного впливу набувають чинники, які виступають у якості умови, рушійної сили, причини процесу впливу. Різні автори описують різні чинники психологічного впливу [18]. Найбільш опрацьованою, на наш погляд, є класифікація Т. Кабаченко [15, 249], який виділяє наступні чотири групи феноменів відповідно до їх ролі відносно актуалізації різних форм активності: до першої групи відносяться фактори, що забезпечують орієнтування в дійсності (суб'єктивні моделі дійсності); до другої групи – фактори, що забезпечують вихідне спонукання до певної активності (умовно їх можна позначити як фактори – джерела активності); до третьої групи – фактори, що впливають на реалізацію виниклого спонукання до конкретної поведінкової реакції (ціль, програма, модель навколишніх умов, критерії оцінки результату – як свого роду "психологічні шлюзи", які або сприяють реалізації активності в її конкретній формі, або перешкоджають цьому); до четвертої групи – фонові фактори (стан свідомості, функціональні й емоційні стани) [12].

Отже, чинники, що сприяють в певних умовах продуктивності впливу (при застосуванні вищезазначених способів та використанні вербальних і невербальних засобів психологічного впливу) представлені на рис 1.2.

На наш погляд, в контексті дослідження способів психологічного впливу при навчанні керуванню транспортних засобом, особливої уваги потребують чинники, які спрямовані на активізацію аналізаторної (сенсорної) системи людини.

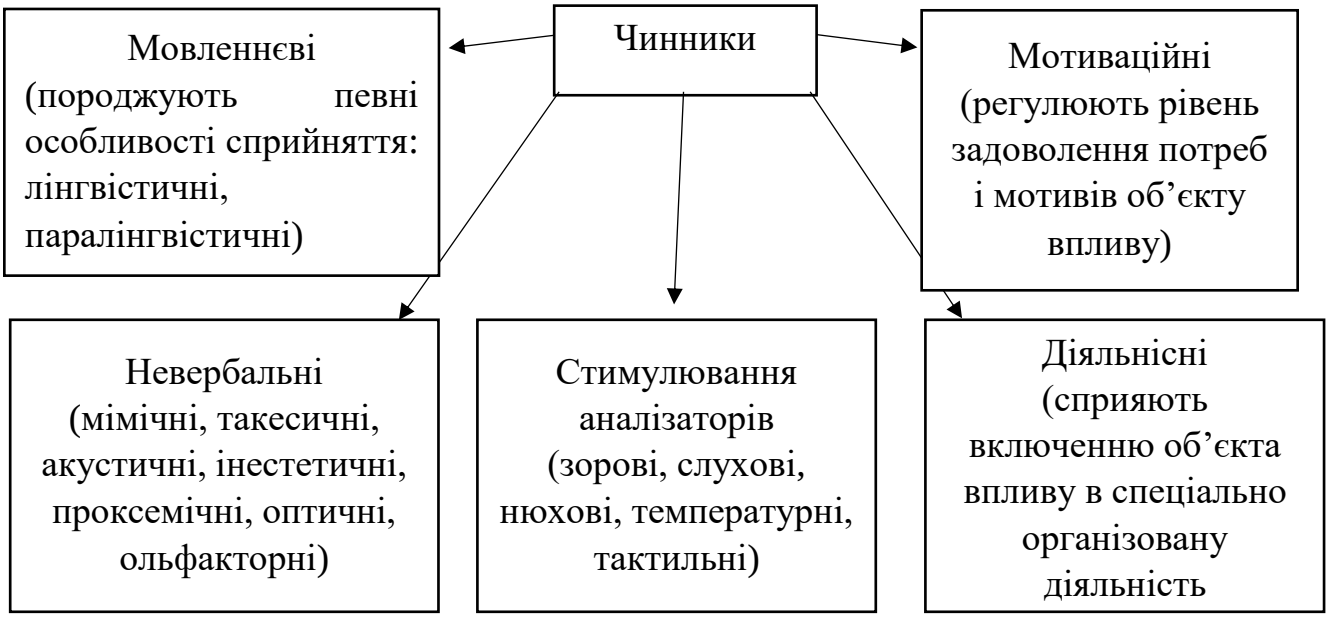


Рис. 1.2 Чинники продуктивності психологічного впливу

Результати досліджень сенсорних стимулів представлені у багатьох наукових працях як зарубіжних так і вітчизняних дослідників таких як: В. Бауер, Н. Бехтєрєва, С. Головин, А. Гройсман, М. Душкіна, І. Дюмоц, Т. Забозлаєва, Т. Кабаченко, Е. Тайлор тощо [15, 232]. Як зазначає М. Душкіна, засоби психологічного впливу, які орієнтовані на стимулювання різноманітних аналізаторів, поділяються на декілька груп, що об'єднують в собі всі зазначені стимулятори зовнішнього впливу [15, 236].

Відтак, можна виділити такі групи стимуляторів:

1) Візуальні стимулятори – це стимулятори, які впливають на зорове сприйняття людини для привертання уваги, формування емоційного стану або спонукання до певних дій.

2) Аудіальні стимулятори - звукові стимулятори, які використовуються для привернення уваги, викликання емоційних реакцій або формування певного настрою.

3) Ольфакторні стимулятори - стимулятори, які завдяки ароматами та запахами впливають на психологічний і фізіологічний стан людини; мають сильний зв’язок із емоціями, пам’яттю, настроєм та поведінкою завдяки прямій взаємодії з лімбічною системою мозку.

4) Темпоритмальні стимулятори - стимулятори, що пов’язані з ритмічними та часовими характеристиками зовнішнього середовища, які можуть впливати на фізіологічні та психічні процеси людини.

5) Тактильні стимулятори - стимулятори, що сприймаються через дотик, які можуть викликати різні емоційні та фізіологічні реакції. Вони важливою складовою зовнішнього середовища і використовуються для психологічної стимуляції або регулювання емоційних і фізичних станів.

6) Полімодальні стимулятори - ці стимули впливають на кілька сенсорних модальностей одночасно. Вони інтегрують різні види сенсорних впливів, наприклад, поєднуючи візуальні, аудіальні та тактильні сигнали, щоб посилити ефект.

Отже, проблема психологічного впливу людини на людину є центральною для дослідження процесу комунікації. Цей вплив залежить від того, які інтереси, цінності та установки стоять за бажанням людини досягти того чи іншого результату в спілкуванні. Це також визначає, діє людина виключно у власних інтересах, використовуючи інших лише як засіб досягнення мети, чи прагне взаємодіяти з ними на рівноправних партнерських умовах. Відтак, не дивлячись на

активність наукових розвідок у галузі психології впливу, цілісність і єдність розуміння змісту психологічного впливу та його узагальненої концепції не існує. Саме тому теоретична значимість і практична цінність подібних досліджень різного рівня спрямованості залишається досить високою [15, 239].

В контексті навчання жінок керуванню транспортним засобом правильно підібрані психологічні способи впливу не лише допомагають ученицям засвоювати технічні навички водіння, але й сприяють зниженню у них рівня стресу, підвищенню самооцінки та впевненості у своїх силах. З огляду на актуальність навчання в умовах сучасного світу, ці способи забезпечують більш комфортні умови для розвитку навичок водіння, що особливо важливо в умовах підвищеної напруги, яка може бути спричинена зовнішніми факторами, такими як війна або соціальна нестабільність.

Таким чином, використання психологічних способів впливу відіграє ключову роль у формуванні водійських компетенцій у новачків, допомагаючи їм подолати страхи та невпевненість, адаптуватися до складних умов навчання та підвищити ефективність засвоєння знань.

1.3 Гендерні особливості навчання керуванню транспортним засобом

Гендерна ідентичність є одними з найважливіших складових самовизначення людини в її соціальній взаємодії. Вона формується під впливом біологічних, психологічних і соціокультурних чинників і має глибокий вплив на особистісний розвиток, виконання соціальних ролей й побудову міжособистісних стосунків. Також гендерна ідентичність відображає усвідомлення людиною своєї статі та відчуття належності до певної гендерної групи, що зумовлено біологічними факторами та впливом соціуму.

В соціальному житті гендерна ідентичність і гендерні ролі впливають на кар'єру, освіту, сімейні відносини, а також на ставлення до себе та інших. Їх

переосмислення сприяє боротьбі з гендерними стереотипами й створенню інклюзивного суспільства, що враховує різноманіття ідентичностей.

Згідно з теорією Джона Вільяма Мані, гендерна ідентичність - це внутрішнє уявлення людини про свою стать або гендер. Вона формується на основі біологічних (статевих) характеристик, сприйняття самої себе та інших людей, а також соціальних очікувань і норм, пов'язаних зі статусом особистості [9, 41].

Поняття «гендер» визначають як систему соціально сконструйованим уявлень, які регулюють в суспільстві ролі, очікування, поведінку, права та обов'язки людей залежно від їхньої статі [8]. Гендер охоплює не тільки біологічні аспекти, а й культурні, економічні, психологічні та політичні впливи, які формують сприйняття маскулінності, фемінінності та інших гендерних ідентичностей [25, 43].

Термін «ґендер» був введений американським психоаналітиком Робертом Столлером у 1968 році для підкреслення подвійної природи статі людини як біологічного та соціокультурного феномена. Останнім часом у наукових дослідженнях чітко розрізняють поняття гендерної ідентичності та «гендер» для більш точного визначення відмінностей між чоловічою та жіночою ідентичністю. Пізніше проблему гендерної ідентичності в психології досліджували такі науковці, як: Р. Столлер, Е. Берн, Е. Еріксон, Г. Таджфел, Дж. Тернер тощо [25, 43].

У сучасному розумінні термін «гендер» слугує для позначення соціокультурних аспектів, які визначають поведінку, ролі та очікування, пов’язані зі статтю людини. Тобто, основна мета використання цього терміну полягає в розмежуванні біологічної статі (чоловіча, жіноча) і соціальних характеристик, які є результатом виховання, культури, традицій та суспільних норм [8].

Однак найчастіше, коли говорять про гендер, то мають на увазі насамперед нерівність, а не лише відмінність між чоловіками і жінками. Разом із нерівністю йдеться про ієрархію, стратифікацію і владу, яка вбудована у гендерні відносини і передбачає нерівномірний розподіл різних ресурсів (економічних, часових,

статусних). Такий підхід є частиною гендерної теорії, що розглядає зміну соціальної реальності з метою забезпечення гендерної рівності у суспільстві [5, 39].

Так, починаючі з другої половини XIX століття в соціології та психології активно вивчали проблему гендерної рівності такі сучасні науковці, як: Г. Барвінок, В. Г. Барвінський, М. Вовчок, О. Доброграєва, М. П. Драгоманов, О. Я. Єфименко, О. М. Огоновський, І. Я. Франко, Т. Г. Шевченко та ін [1, 184]. Сьогодні гендерна рівність розуміється як рівна оцінка суспільством подібності й відмінності між жінками і чоловіками, різних соціальних ролей, які вони виконують; це рівне соціальне становище жінок і чоловіків, яке створюється за допомогою надання їм рівних умов для реалізації прав і творчого потенціалу особистості, здійснення спеціальних заходів для компенсації історичних і соціальних упущень, що заважають статям займати рівні позиції [1, 189].

Врахування гендерних особливостей, на наш погляд, є важливим, оскільки дозволяє створити більш ефективні, інклюзивні та адаптовані умови для навчання, роботи та соціальної взаємодії, адже, гендерні особливості можуть впливати на способи сприйняття інформації та стратегії навчання. Врахування цих відмінностей допомагає адаптувати методи навчання, роблячи їх більш ефективними для кожної групи. Так, наприклад, жінки та чоловіки можуть мати різні підходи до навчання через емоційні або когнітивні особливості, і врахування цих аспектів може поліпшити засвоєння матеріалу. В свою чергу, гендерна чутливість сприяє тому, щоб всі учасники мали рівні можливості для розвитку, незалежно від статі. Однак, наявність гендерних стереотипів може обмежувати потенціал особистості.

Ґендерний стереотип – це спрощений, стійкий, емоційно забарвлений образ поведінки і рис характеру чоловіків і/чи жінок. Стереотипи проявляються в усіх сферах життя людини: самосвідомості, міжособистісному спілкуванні, міжгруповій взаємодії. Вони дуже стійкі. М. Джекмен і М. Сентер виявили, що

ґендерні стереотипи набагато сильніші від расових [6, 305]. Ґендерні стереотипи визначають статусні характеристики чоловіків і жінок, закріплюючи домінуюче становище чоловіків і дискримінаційні практики щодо жінок [27].

У вітчизняній науці проблема гендерної ідентичності та рівності в Україні почала активно обговорюватися в період незалежності країни, коли було прийнято низку законів, спрямованих на забезпечення рівних прав чоловіків і жінок. Однією з ключових подій стала ратифікація Україною Конвенції ООН про ліквідацію всіх форм дискримінації щодо жінок (CEDAW) у 1981 році [22]. Сьогодні відповідно до Закону України «Про забезпечення рівних прав і можливостей чоловіків та жінок» (вступив у дію з 1 січня 2006 р.) (Розділ 1, ст. 1) гендерна рівність трактується як рівний правовий статус жінок і чоловіків та рівні можливості для його реалізації, що дозволяє особам обох статей брати рівну участь у всіх сферах життєдіяльності суспільства [13].

Гендерні відмінності в навчанні відображають унікальні особливості підходів до отримання, обробки та засвоєння інформації, що зумовлені біологічними, психологічними та соціальними чинниками. Наукові дослідження свідчать, що чоловіки й жінки демонструють відмінності в когнітивних стратегіях, емоційній реакції на стресові ситуації та мотиваційних аспектах. Наприклад, жінки частіше орієнтуються на соціальну взаємодію, емоційну підтримку та групову діяльність, що підвищує їхню залученість у процес. Водночас вони можуть бути більш схильними до самокритики та тривожності, що вимагає створення комфортного та психологічно безпечного середовища навчання. Чоловіки, зі свого боку, частіше орієнтуються на досягнення конкретних результатів і можуть демонструвати більшу впевненість у своїх здібностях, хоча й уникати деталізації чи пошуку підтримки. Врахування цих відмінностей є ключовим у побудові ефективних методик навчання, які відповідають потребам і можливостям кожної статі [12].

Стосовно навчання будь-яким практичним навичкам, то врахування психологічних особливостей гендеру, на думку більшості дослідників (Н. І. Кобринська, М. І. Костомаров, М. І. Павлик, С. Ф. Русова, П. О. Куліш), є тим аспектом, який часто впливає на результативність і ефективність цього процесу [1, 217].

Загальні гендерні психологічні особливості жінок включають аспекти, пов'язані із соціальними ролями, емоційністю, мисленням, поведінкою та сприйняттям. Жінки зазвичай демонструють вищий рівень емоційної виразності, легше сприймають і аналізують свої почуття, що пов'язано з культурними очікуваннями та біологічними особливостями та частіше виявляють емпатію, яка допомагає легше розпізнавати емоції інших людей. Варто відмітити, що жінки частіше шукають підтримку в соціальних зв'язках і частіше використовують спілкування для підтримання стосунків, а не для досягнення практичних цілей. Також, зазвичай жінки частіше звертають увагу на деталі, що проявляється в аналітичному підході до виконання завдань. Окрім того, жінки можуть легше переключатися між завданнями та працювати в умовах багатозадачності. Загалом, жінки, у порівнянні з чоловіками, частіше демонструють схильність уникати ризикованих ситуацій і приймати більш обдумані рішення. Це може пояснюватися як еволюційними механізмами, так і соціальними очікуваннями.

За свідченням психологів (Прищак М.Д., Залюбівська О.Б., Слободянюк О.М.), у жінок емоційний початок бере гору над раціональним, тому доцільно критичні зауваження робити м'яким, спокійним та стриманим тоном, інакше можливий емоційний сплеск, психологічний дискомфорт, конфлікт, навіть відмова від подальшого навчання [23].

Якщо чоловік генетично орієнтований на успіх, то жінка - на виживання, а цьому найбільше сприяє пристосовність. Жінки легше пристосовуються до нових видів діяльності, нових умов та обставин навчання. Але чоловіки при цьому швидше реагують на зміну ситуації. Жінки більш уважніше до дрібниць,

відповідальна і старанна, менш схильна порушувати правила. До переваг чоловіків належить те, що у них краще розвинена просторова уява [16, 80].

Практика навчання керуванню транспортним засобом показує, що жінки краще засвоюють теоретичну частину навчання, що зумовлено потребою формування необхідних знань як фундаментної основи, що забезпечує надійність та впевненість у процесі керування автомобілем у суворих дорожніх умовах. Зокрема, жінки часто демонструють більшу уважність до деталей, але можуть відчувати підвищену тривожність у процесі навчання, що потребує підтримки та структурованого підходу. Чоловіки, навпаки, схильні до більшої впевненості у своїх діях, однак іноді недостатньо враховують ризики, що може впливати на ефективність засвоєння матеріалу [16, 81].

Для того щоб перевести отримані теоретичні знання в практичну проекцію, необхідно звертати увагу учня - жінки під час водіння на схожість ситуації, що виникла з тією, що вона розглянула на теоретичному занятті, наочно показати на зв'язок між завданням у підручнику і діями курсанта при керуванні транспортним засобом.

Найкращих результатів досягають жінки віком від 25 до 40 років, що відповідає етапу сформованості у жінок комплексу життєво важливих особистісних рис та позицій. Згідно зі статистичними даними, жінки рідше потрапляють у дорожньо-транспортні пригоди через притаманний їм материнський інстинкт, що акумулює створення безпечних умов при використанні транспортного засобу [16, 83].

Крім того, жінки мають більше мотиваційних чинників, що позитивно впливають на навчальний процес. Серед таких чинників можна назвати: прагнення до досконалості в будь-якій діяльності, набуття комфорту та свободи з використанням автомобіля, набуття нового життєво важливого статусу.

Дослідження гендерних відмінностей у навчанні показують, що індивідуальні особливості, соціальні ролі та культурні очікування можуть значно

впливати на спосіб засвоєння знань та розвитку практичних навичок. Деякі дослідники (зокрема Р. Коннелл) акцентують на важливості вивчення не лише гендерної ідентичності, а й соціальних конструкцій маскулінності та фемінності. Це дозволяє розглядати різні аспекти соціальних норм, що визначають успішність у навчанні та адаптації до нових ситуацій, таких як керування транспортним засобом. [37, 104].

У кожній людині є риси як жіночності так і мужності. Але в жінок, зазвичай, переважають фемінні якості, а в чоловіків - маскулінні. Тим не менш, у сучасному суспільстві збільшилася кількість жінок з чоловічим типом поведінки, а також частіше почало більше з'являтися чоловіків з м'яким, нерішучим, жіночим характером. Тому слід розділяти категорії тих, хто навчається не за фізичною статевою ознакою, а за соціальним - гендером. Новий час вивільняє раніше невластиві жінці риси маскулінності. Жінки стають самостійними, менше залежить від чоловіків. Це позначається і її поведінці, і зовнішньому вигляді. Тим не менш, у жінок більш виражений інстинкт самозбереження, тому вони захищають себе від ризикованих дій. [16, 88].

Навчання водінню людей з переважанням маскулінності проходить у режимі активності, тренування навиків. Люди цього типу швидко і легко засвоюють правила і дотримуються їх. При цьому вони не терплять обмежень у діяльності та просторі. Для тренування навиків їм потрібен простір, різноманітність ситуацій, зміна умов тренування. До типових жіночих рис (фемінінність) традиційно відносяться такі, як поступливість, м'якість, чутливість, сором'язливість, ніжність, сердечність, здатність до співчуття, співпереживання та ін. При навчанні водінню людей з переважанням фемінінності, слід реагувати на емоційний стан, обмежуючи прояв сильних емоцій, які можуть блокувати розумові процеси. Люди фемінінного типу більш схильні до прояву страхів: страх водіння, страх іспиту, страх інструктора, страх наїзду на пішохода та інших [16, 90].

Отже, на основі теоретичного аналізу існуючих досліджень з питань гендерних відмінностей, що проявляються в процесі навчання практичних навичкам, нами визначені певні гендерні особливості, які потрібно враховувати під час навчання учня керуванню транспортним засобом, що подані у табл. 1.2.

Таблиця 1.2

Основні гендерні особливості навчання керуванню транспортним засобом

Гендерні особливості	Характеристики прояву
1. Психологічні особливості	• Ставлення до ризику: Жінки зазвичай обережніше ставляться до ризикованих ситуацій, надаючи перевагу безпечним маневрам. Чоловіки частіше схильні до ризику, що може проявлятися у впевненому, але інколи необачному водінні. • Емоційна стабільність: Жінки частіше виявляють тривожність та стрес на початкових етапах навчання. Натомість чоловіки можуть приховувати свої емоції, хоча також можуть відчувати тривогу. • Мотивація: Жінки часто мотивовані бажанням забезпечити безпеку для себе та родини. Для чоловіків мотиваційним фактором може бути соціальний статус чи самоствердження.
2. Когнітивні особливості	• Просторове мислення: Чоловіки зазвичай мають кращі навички орієнтації у просторі, що допомагає при маневруванні та оцінці дорожніх ситуацій. У жінок це може компенсуватися детальнішим підходом до навчання. • Увага та багатозадачність: Жінки краще справляються із завданнями, що потребують одночасного виконання декількох дій, наприклад, стеження за дорогою, дзеркалами і знаками. • Аналітичні здібності: Жінки схильні глибше аналізувати ситуації, що може сприяти більш свідомому освоєнню правил дорожнього руху.

Продовження таблиці 1.2

3. Фізіологічні аспекти	• Реакція на фізичні навантаження: Жінки можуть відчувати складнощі з керуванням великими або технічно складними транспортними засобами через фізичні параметри. Чоловіки зазвичай мають більше фізичної сили, що може бути перевагою при роботі з механічною коробкою передач. • Швидкість реакції: Чоловіки часто демонструють швидші реакції, тоді як жінки краще прогнозують ситуації, що допомагає уникати аварій.
4. Поведінкові відмінності	• Способи навчання: Жінки зазвичай більше залежать від підтримки викладача, потребують детальних пояснень і чіткої послідовності дій. Чоловіки, навпаки, можуть швидше переходити до практики, іноді ігноруючи інструкції. • Реакція на помилки: Жінки схильні більше аналізувати власні помилки і прагнуть їх уникнути. Чоловіки можуть не звертати увагу на дрібні невдачі, але це іноді призводить до повторення помилок.
5. Соціокультурні чинники	• Гендерні стереотипи: Суспільство часто нав’язує жінкам ідею, що вони менш здібні до водіння. Це може знижувати їхню впевненість. Чоловіки відчувають тиск, щоб продемонструвати впевненість за кермом, навіть якщо вони ще не мають достатніх навичок. • Рівень підтримки: Жінки більше залежать від позитивної мотивації, похвали і коригувальних зауважень у конструктивній формі. Чоловіки краще реагують на конкурентне середовище.

Таким чином, здійснений аналіз основних гендерних особливостей процесу навчання взагалі, та керуванню транспортним засобом зокрема, дає нам підстави зробити висновок, що гендерні відмінності впливають на різні аспекти навчання: мотивацію, стиль сприйняття інформації, стратегії поведінки та рівень стресостійкості. Ці фактори формують унікальний профіль кожного учня та визначають їх потреби під час освоєння нових практичних навичок.

Результаті здійсненого теоретичного дослідження проблеми психологічного впливу та вивчення гендерних особливостей в процесі навчання керуванню транспортним засобом, дозволяє нам зробити загальні висновки за розділом:

1. Ефективне навчання жінок керуванню транспортним засобом базується на гармонійному поєднанні психологічного підходу, структурованої теоретичної підготовки та мотиваційних стратегій, адаптованих до їхніх особливостей. Жінки, як і будь-яка інша група учнів, мають унікальні емоційно-когнітивні характеристики, які впливають на сприйняття навчального процесу, засвоєння знань та подолання тривожності.

2. Психологічний аспект навчання передбачає врахування індивідуальних рис характеру, рівня стресостійкості, а також здатності до концентрації та саморегуляції. Використання емпатії та підтримки від викладача сприяє створенню довірливої атмосфери, що зменшує рівень тривожності та підвищує готовність до навчання.

3. Теоретична підготовка є основою процесу навчання, яка повинна включати адаптовані навчальні матеріали, інтерактивні методи викладання, такі як ситуаційні задачі, моделювання реальних дорожніх ситуацій та практичні приклади. Важливо також оптимально розподіляти час між лекціями, самостійною підготовкою та інтерактивними вправами, щоб забезпечити ефективне засвоєння матеріалу.

4. Мотиваційні стратегії мають враховувати особистісні цінності та потреби жінок. Використання позитивного підкріплення, досягнення маленьких проміжних цілей, а також застосування практичних прикладів, які демонструють цінність здобутих навичок у реальному житті, допомагають підтримувати зацікавленість і стимулювати бажання до навчання.

РОЗДІЛ 2
ЕКСПЕРИМЕНТАЛЬНЕ ДОСЛІДЖЕННЯ СПОСОБІВ ПСИХОЛОГІЧНОГО ВПЛИВУ НА ЖІНОК ПІД ЧАС НАВЧАННЯ КЕРУВАННЮ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ

2.1 Процедура експерименту та методи дослідження

Вивчення психологічного способу впливу на жінок під час керуванню транспортним засобом потребує використання комплексного підходу, який поєднує аналіз індивідуальних психологічних особливостей, врахування рівня емоційної стійкості, адаптацію навчальних методик до гендерних потреб, а також застосування мотиваційних стратегій, спрямованих на зменшення тривожності та підвищення впевненості за кермом.

За результатами теоретичних досліджень вивчення гендерної особливості, ми виявили, що під час навчання жінок керуванню транспортним засобом важливим є психологічний супровід цього процесу. На основі теоретичного дослідження було вирішено провести емпіричне вивчення впливу вище описаних психологічних засобів під час практичної підготовки жінок з керування автомобілем.

Відтак, до найбільш розповсюджених етапів для навчання керуванню транспортним засобом, відносяться:

1. Підготовчий етап;
2. Етап психологічної адаптації;
3. Завершальній етап;
4. Етап утримання результатів;
5. Етап низької динаміки.

В свою чергу, емпіричне дослідження зі застосуванням психодіагностичних процедур реалізовувалося на підготовчому та завершальному етапах навчання. Вибір психодіагностичних методик здійснювався відповідно до отриманих результатів теоретичного аналізу психологічних способів впливу та гендерних особливостей у навчанні жінок керуванню транспортним засобом.

Отже, для реалізації завдань дослідження, був використаний наступний комплекс діагностичного інструментарію: «Вхідна анкета (до початку навчання керуванню)», методики: Опитувальник «Мотивація успіху та страх невдачі» (О. Реан) [11], Оцінка рівня ситуативної (реактивної) тривожності (Тест Спілбергера-Ханіна) [11], «Анкета після завершення навчання керуванню автомобілем».

Для виявлення початкового ставлення учениць до практики водіння, їх мотивації до навчання керування транспортним засобом, страхів та переживань з цим пов’язаних, а також загальної оцінки психологічного стану жінок та наявних психологічних бар'єрів, нами була розроблена «Вхідна анкета». Вона дозволяє адаптувати навчальний процес відповідно до індивідуальних потреб і особливостей учасниць, що сприятиме ефективнішому засвоєнню матеріалу.

За структурою анкета включає: а) загальні дані (допомагає врахувати вікові особливості сприйняття та навчання); б) питання, що спрямовані на ідентифікацію мотивації до навчанні, що дозволяє врахувати зовнішні та внутрішні мотиватори та рівень готовності до процесу навчання; в) питання, що допомагають виявити рівень стресу, що дає можливість забезпечити емоційну підтримку; в) питання, що спрямовані на з'ясування очікувань учасниць, які можуть сприяти швидшому та якіснішому навчанню; г) питання, що спрямовані на здатність учениць концентрувати увагу та їхню реакцію на стресові ситуації, що важливо для розробки індивідуальних підходів.

Відтак, анкета перед навчанням керуванню транспортним засобом є важливим інструментом для оцінки психологічного стану та індивідуальних

особливостей учня. Вона дозволяє виявити рівень тривожності, мотивацію, очікування та потенційні психологічні бар'єри, що можуть впливати на ефективність навчання. Така анкета допомагає адаптувати навчальний процес до потреб кожного учня, визначити необхідні методи впливу та забезпечити індивідуальний підхід, що сприяє більш комфортному та результативному освоєнню навичок водіння.

Також на підготовчому етапі (до початку практичних занять) нами було здійснено емпіричне дослідження рівня тривожності та мотиваційних стратегій жінок під час навчання.

Отже, для реалізації завдань дослідження, був використані такі психодіагностичні методики:

1. *«Оцінка рівня ситуативної (реактивної) тривожності» Спілбергера-Ханіна* [11]. Тест Спілбергера-Ханіна призначений для вимірювання рівня ситуативної (реактивної) та особистісної тривожності. Ця методика дозволяє оцінити, наскільки людина переживає тривогу в певний момент часу (ситуативна тривожність) та визначити схильність до тривожних станів (особистісна тривожність).

Дана методика широко використовується в психології, педагогіці, медичній практиці, а також у спортивній і професійній підготовці. Зокрема, вона є ефективним інструментом для:

– оцінки емоційного стану перед важливими подіями (іспити, змагання, публічні виступи);

– моніторингу тривожності в динаміці;

– планування індивідуальних заходів для зменшення стресу чи тривожності.

Переваги цієї методики у тому, що вона простота у використанні, чітка у вимірюванні, може адаптуватись для різних вікових і соціальних груп.

Опитувальник складається з двох частин:

1) Оцінка ситуативної тривожності: містить 20 тверджень, які описують відчуття і емоційні стани, актуальні для респондента в момент проходження тесту. Учасник оцінює, наскільки ці твердження відповідають його стану.

2) Оцінка особистісної тривожності: також складається з 20 тверджень, які дозволяють визначити загальний рівень тривожності як особистісної риси.

Респондент оцінює кожне твердження за 4-бальною шкалою (від 1 – «зовсім ні» до 4 – «дуже вірно»). Аналіз результатів для ситуативної тривожності підсумовуються бали першої частини тесту, а для особистісної – другої частини. Інтерпретація результатів ґрунтується на шкалі, яка визначає низький, середній або високий рівень тривожності.

Однак, методика Спілбергера-Ханіна вимірює лише суб’єктивний рівень тривожності, не враховуючи фізіологічні або поведінкові аспекти. Тому її слід використовувати в комплексі з іншими методами діагностики. Тест Спілбергера-Ханіна дозволяє отримати цінну інформацію для корекційної роботи, планування навчального процесу та розробки програм із врахуванням індивідуальних особливостей респондентів.

2. *Опитувальник «Мотивація успіху та страх невдачі»* (О. Реан) розроблений для оцінки мотиваційної спрямованості особистості, а саме співвідношення мотивації досягнення успіху та страху невдачі. Цей інструмент дозволяє визначити, який із цих факторів домінує у поведінці та діяльності людини, а також допомагає зрозуміти, як ці мотиви впливають на прийняття рішень та ефективність діяльності [11].

Опитувальник складається з серії тверджень, які описують ставлення людини до успіху і невдачі. Учасник оцінює ступінь згоди з кожним твердженням за визначеною шкалою (наприклад, від "повністю згоден" до "повністю не згоден").

Параметри, що оцінюються:

1) Мотивація досягнення успіху: характеризує прагнення людини досягати поставлених цілей, отримувати задоволення від подолання труднощів та отримання позитивних результатів.

Страх невдачі: відображає тенденцію уникати ситуацій, які можуть призвести до невдачі, зосередження на можливих негативних наслідках та їх уникнення. Переваги методики у легкості у використанні та обробці результатів, чіткий фокус на ключових мотиваційних чинниках, можливість використання у різних вікових групах.

2) Інтерпретація результатів опитувальника виражається у вигляді числових показників, що демонструють ступінь вираженості мотивації до успіху та страху невдачі. Можливі комбінації:

- Висока мотивація до успіху і низький страх невдачі: сприятливе співвідношення для активної діяльності та досягнення цілей.
- Низька мотивація до успіху і високий страх невдачі: характерне для людей, схильних уникати ризиків та нових викликів.
- Рівновага між мотивацією до успіху та страхом невдачі: свідчить про збалансований підхід до діяльності.

Дана методика широко використовується в: психології освітньої діяльності (допомагає визначити мотиваційні особливості студентів або учнів); професійній орієнтації (сприяє вибору професій, які відповідають мотиваційному профілю особистості); корекційній роботі (виявлення та зниження страху невдачі у рамках психологічної допомоги); менеджменті (з метою аналізу мотиваційних чинників для підвищення ефективності роботи персоналу).

Методика фокусується переважно на двох аспектах мотивації, не враховуючи інших впливів (наприклад, зовнішньої мотивації чи соціальних факторів). Тому її також доцільно застосовувати в комплексі з іншими методами.

Крім того, опитувальник «Мотивація успіху та страх невдачі» є ефективним інструментом для розробки індивідуальних програм розвитку, спрямованих на підвищення впевненості та зниження рівня страху перед можливими невдачами.

Етап психологічної адаптації в контексті навчання керуванню транспортним засобом є важливою фазою процесу адаптації учня до нових умов діяльності, що включає зміни в емоційно-психологічному стані. Цей етап спрямований на зниження рівня тривожності, подолання психологічних бар'єрів, а також формування психоемоційної готовності до управління транспортним засобом.

На етапі психологічної адаптації підчас проведення експерименту для покращення загальних результатів, зниження рівня тривожності та підвищення мотивації до навчання нами застосовувалися такі способи впливу:

1. Навіювання: цей спосіб базується на застосуванні спеціальних методів, таких як повторення, емоційне підкріплення та створення сприятливих умов для формування необхідних установок та відносин до навчального матеріалу. Через навіювання можна зміцнити внутрішню мотивацію жінки, що дозволяє їй проявляти більшу зацікавленість у процесі навчання, подолати страхи та сумніви, пов'язані з новими навичками. Навіювання сприяє зниженню стресу та тривожності, особливо в контексті навчання складним і важким для учня завданням. Це дозволяє створити емоційно-комфортне середовище для навчання.

За допомогою навіювання можна сприяти розвитку впевненості в учня, що є важливим для успішного засвоєння навичок і підвищення ефективності навчання. Навіювання може бути використано для корекції негативних або небажаних реакцій учня, таких як неправильна постава або невпевненість у критичних ситуаціях.

Застосовувалися наступні *техніки навіювання в навчанні*:

- Повторення - постійне наголошування на певних ідеях чи установках допомагає учню сприймати і закріплювати їх.

- Позитивне підкріплення - використання похвали, заохочення і позитивних емоцій для стимулювання бажаних поведінкових змін.
- Моделювання - демонстрація правильних дій або поведінки інструктором, що має на меті впливати на учня через наслідування.

2. Наслідування:

Наслідування в навчанні — це процес, у якому учень копіює або імітує поведінку, дії, установки або стратегії іншої особи, зазвичай більш досвідченої або авторитетної, з метою навчання та розвитку власних навичок. Наслідування є одним з основних механізмів соціального навчання, що дозволяє учням вчитися через спостереження та відтворення певних моделей поведінки.

Основні *техніки наслідування*, що реалізовувалися в практиці навчання керуванню транспортним засобом:

- Копіювання ефективних стратегій: учні спостерігають за більш досвідченими людьми (наприклад, інструкторами) і використовують їхні методи для досягнення успіху. У навчанні водінню, це може бути наслідування правильних технік керування транспортним засобом.
- Формування соціальних навичок: наслідування допомагає формувати соціальні й емоційні навички. Учні навчаються правильному поводженню в групі, емоційній саморегуляції та вирішенню конфліктів через спостереження за іншими.
- Створення позитивних моделей. У навчанні важливим аспектом є показ правильних дій, коли учні бачать, як успішно виконуються певні завдання. Це дозволяє їм зменшити невпевненість і мотивує до досягнення таких же результатів.
- Усвідомлення наслідків своїх дій: через спостереження за наслідками поведінки інших людей (як позитивними, так і негативними), учні можуть краще розуміти, які дії призводять до успіху, а які — до помилок.

Наслідування може відбуватися в прямій або опосередкованій формі. Пряме наслідування - це коли учень прямо копіює дії іншої особи без значних змін,

намагаючись відтворити точні рухи чи стратегії. Опосередковане наслідування - учень не просто повторює побачене, а аналізує поведінку іншої особи, адаптуючи її до своїх потреб і умов.

Значення наслідування в навчанні водінню проявляється у:

- Наслідування технік водіння: у процесі навчання керуванню транспортним засобом учні часто наслідують техніки водіння досвідчених водіїв або інструкторів, що допомагає їм швидше освоювати правильні навички.
- Моделювання правильного ставлення до стресових ситуацій: якщо учень спостерігає, як досвідчений водій справляється з важкими ситуаціями на дорозі, це допомагає йому знизити рівень тривожності і навчитися реагувати на подібні ситуації.

3. Переконання:

Переконання в навчанні — це процес психологічного впливу, спрямований на зміну або формування установок, переконань, поведінкових моделей учня через раціональні аргументи, логічні пояснення та емоційний вплив. Переконання базується на здатності викладача чи інструктора створювати в учнів довіру до інформації, яку вони отримують, і спонукати до усвідомленого прийняття запропонованих ідей або дій.

Роль переконання в навчанні:

- Формування мотивації: Переконання допомагає учням зрозуміти значення та цінність навчання, стимулюючи їхню зацікавленість і бажання досягати результатів.
- Зміна ставлення: Цей процес дозволяє учням змінити негативні або пасивні установки на більш позитивні та проактивні, наприклад, замінити страх перед водінням на впевненість у своїх здібностях.
- Розвиток критичного мислення: Через переконання учні навчаються аналізувати отриману інформацію, оцінювати її обґрунтованість і приймати усвідомлені рішення.

- Створення психологічної стійкості: Впевненість у правильності своїх дій і знань, сформована через переконання, дозволяє учням більш ефективно реагувати на виклики та стресові ситуації.

Під час експерименту нами застосовувалися в навчанні водінню такі методи переконання:

- Раціональні аргументи: Надання доказів і фактів, які підтверджують важливість і необхідність вивчення певних тем або виконання певних дій.
- Емоційний вплив: Використання історій, прикладів або ситуацій, які викликають емоційний відгук і сприяють глибшому засвоєнню інформації.
- Особистий приклад: Інструктор демонструє власний досвід або результативність запропонованих підходів, що підвищує довіру до його слів.
- Залучення до дискусії: Учнів залучають до обговорення, де вони можуть висловлювати свої думки, отримувати відповіді на запитання та спільно доходити висновків.

На наш погляд, переконання в навчанні водінню впливає на:

– Подолання страхів і сумнівів. Учень переконується, що навчання водінню є доступним і безпечним, а труднощі — нормальним етапом процесу.

– Формування відповідального ставлення. Переконання сприяє усвідомленню важливості дотримання правил дорожнього руху та відповідальності за безпеку.

– Мотивація до самовдосконалення. Учні краще розуміють, як їхні зусилля сьогодні впливають на їхню майбутню впевненість і безпеку на дорозі.

4. Психічне зараження:

Психічне зараження — це форма несвідомого впливу, за якого емоційний стан, думки чи поведінка однієї особи передаються іншим людям, викликаючи схожі реакції чи настрої. Це явище найчастіше спостерігається в групових ситуаціях, де є висока емоційна напруга або сильний лідер, і його дія проявляється через механізм наслідування, емоційного резонансу або навіювання.

Основні характеристики психічного зараження:

- Емоційна передача: Сильні емоції, такі як ентузіазм, страх, тривога або радість, передаються від однієї людини до інших, часто без усвідомлення цього процесу.
- Групова динаміка: Психічне зараження найчастіше проявляється в групах, де люди перебувають у тісному контакті або переживають спільний досвід.
- Несвідомий характер: Людина може переймати емоції чи поведінку, не усвідомлюючи, чому це відбувається.

На наш погляд, використання в навчанні такого способу впливу, як психічне зараження має й позитивний, і негативний вплив на процес навчання. А саме:

– Позитивно впливає на мотивацію та натхнення учнів. Інструктори чи інші учасники групи можуть заряджати учнів позитивною енергією та ентузіазмом до навчання. Наприклад, якщо група демонструє впевненість і зацікавленість, учень також відчуватиме ці емоції.

– Має негативний вплив з точки зору поширення тривожності чи невпевненості. У групі, де панують страх або сумніви, ці емоції можуть швидко поширюватися серед учасників, що негативно впливає на навчальний процес.

– Сприяє створенню сприятливого навчального середовища: Згуртована, підтримуюча атмосфера може сприяти психічному зараженню позитивними емоціями, такими як довіра, впевненість чи оптимізм.

Контроль психічне зараження в навчанні відбувався завдяки:

- Підтримці позитивного настрою: Інструктор повинен свідомо підтримувати позитивну атмосферу, демонструючи впевненість, терпіння та підтримку.
- Зменшення емоційної напруги: Використання методів релаксації та психологічної підтримки, щоб знизити ризик поширення тривожності чи страху.

- Роботи з лідерами групи: У групах, де є явні лідери, інструктор може спрямувати їхню енергію в позитивне русло, щоб вони сприяли здоровому психоемоційному стану учнів.

Так, під час практики водінню було визначено, якщо інструктор демонструє спокій і впевненість, учні, ймовірно, переймуть цей стан, навіть якщо спочатку вони відчували страх чи невпевненість. І навпаки, якщо інструктор або інші учні панікують у стресових ситуаціях, це може викликати поширення тривожності серед усієї групи.

На *завершальному етапі* навчання керуванню транспортним засобом, ученицям також пропонувалося заповнити «Вихідну анкету (після завершення навчання керуванню автомобілем)» та проводилася повторна діагностика рівня тривожності та спрямованості мотиваційної сфери особистості з метою відслідковування динаміки змін у психологічному стані особистості.

Етап утримання результатів — це період після завершення навчання, протягом якого відбувається закріплення отриманих знань, навичок та поведінкових установок, необхідних для успішного та безпечного керування транспортним засобом.

На цьому етапі з точки зору психологічного супроводу учениць важливим є:

- Підтримка впевненості: Учениця вчиться застосовувати набуті навички в реальних умовах, долаючи залишкові страхи або невпевненість.
- Практичне закріплення: Регулярна практика водіння без інструктора, що сприяє розвитку самостійності.
- Оцінка ефективності навчання: Аналіз того, наскільки успішно засвоєні навички відповідають реальним викликам на дорозі.
- Попередження втрати навичок: Використання рекомендацій, спрямованих на підтримку мотивації та практики для уникнення «розгублення» отриманих знань.

Етап низької динаміки — заключний етап супроводу учениць у навчанні керуванню транспортним засобом. Це фаза в навчанні, коли прогрес учня уповільнюється або майже зупиняється. У цьому періоді можуть проявлятися труднощі з подальшим засвоєнням матеріалу, зниженням мотивації чи страхом перед ускладненнями.

Основними характеристиками цього етапу є:

1) Відсутність видимого прогресу: Учениця може відчувати, що її навички не покращуються, попри зусилля.

2) Зниження мотивації: Втрата інтересу до навчання через відчуття безрезультатності.

3) Емоційний стрес: Тривога або фрустрація через невідповідність очікувань і реальних результатів.

4) Рутинність: Відчуття одноманітності в навчанні без нових викликів чи досягнень.

Можливими причинами такого регресу можуть бути: загальне психологічне виснаження або перевтома; завищені очікування або страх невдачі; відсутність достатнього заохочення чи підтримки; надмірна складність або одноманітність завдань. Рекомендації щодо подолання подібних станів будуть розглянуті нами в Розділ 3 даного дослідження.

Таким чином, описана процедура експерименту та обрані методи дослідження психологічних способів впливу на жінок в процесі навчання керуванню транспортним засобом дозволяє оцінити різні аспекти цього явища. Використання комплексу суб’єктивних і об’єктивних методів діагностики, таких як анкетування та тестування, надала можливість отримати достатньо точні дані про ставлення, мотивацію та психологічний стан жінок під час навчання та прослідкувати динаміку змін цих перемінних у порівнянні - до і після психологічного впливу.

2.2 Аналіз та інтерпретація результатів емпіричного дослідження

В ході експериментального дослідження (на початку і на при кінці експерименту) було реалізоване емпіричне вивчення ситуативної тривожності та мотиваційних стратегій учениць за допомогою вищеописаних інструментів психологічної діагностики. В досліджені взяли участь 30 учасниць. Спочатку учасниці заповнили вхідну анкету, яка була розроблена для збору початкових даних щодо їхнього емоційного стану, мотивації та рівня тривожності до початку навчання. Після завершення навчання, учасниці заповнили анкети після курсу, де оцінювали зміни у своєму психологічному стані, рівні стресу та впевненості в процесі навчання. Ці анкети дозволяють порівняти вплив різних методів навчання на психологічне благополуччя учасниць.

Паралельно з анкетою до і після завершення курсу проводилося тестування учасниць за допомогою психодіагностичних методик, які дозволяють отримати об’єктивні данні про психологічний стан жінок (рівень тривожності і стратегії мотивації до навчання керуванню автомобілем), а також очне опитування з використанням інтерв'ю, під час якого інструктор мав можливість безпосередньо спостерігати за невербальними реакціями учасниць та уточнити їхні відповіді. Це дозволило отримати додаткові дані щодо емоційних бар'єрів та реакцій, які могли бути не зовсім чітко виражені в письмових відповідях.

За результатами емпіричного дослідження нами було здійснено кількісний та якісний аналіз отриманих даних. Інтерпретація результатів дала змогу виявити ефективність застосованих психологічних способів впливу та можливості адаптації навчальної програми практики водіння.

Так, вхідна анкета дозволила оцінити початкові очікування, емоційний стан та мотиваційні аспекти жінок перед початком навчання. Методика *«Мотивація успіху та страх невдачі»* допомогла встановити баланс між прагненням досягти успіху та страхом перед невдачами, що впливає на сприйняття навчального

процесу. Тест *«Оцінка рівня ситуативної (реактивної) тривожності»* дозволив визначити рівень тривожності, який може впливати на швидкість і якість засвоєння навичок. Вихідна анкета, своєю чергою, відобразила зміни у мотивації, тривожності та впевненості після проходження курсу.

Вхідна та вихідна анкети надали цінну інформацію для порівняння динаміки змін у сприйнятті й емоційному стані жінок, дозволяючи зробити висновки про загальний рівень ефективності запропонованих підходів.

Почнемо інтерпретацію та аналіз даних з вхідної анкети 30 жінок.

Отримані статистичні дані свідчать про різний віковий діапазон учениць (рис. 2.3).

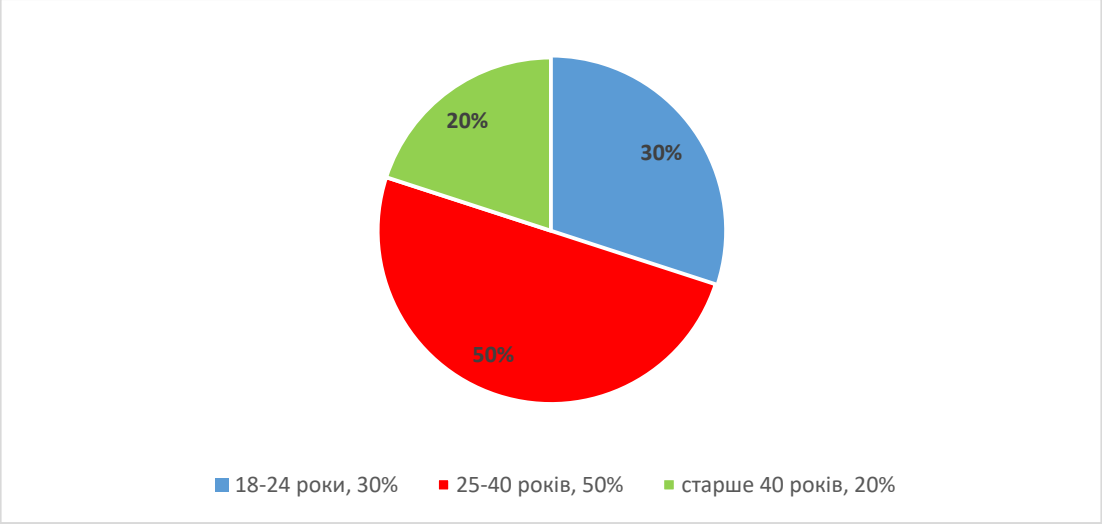


Рис. 2.3. Віковий діапазон учениць

Ці дані демонструють, що половина жінок–учениць керуванню транспортним засобом (50%) перебувала у віковому діапазоні 25-40 років, що є активним періодом для здобуття нових навичок і саморозвитку. Жінки цього віку часто навчаються водінню з практичних причин, таких як сімейні або робочі потреби. Їх мотивація висока через нагальність використання автомобіля в повсякденному житті. Молодші учениці (18–24 роки) становили меншу частку - 30%. Найчастіше молоді жінки навчаються керуванню транспортним засобом з метою підвищення мобільності, необхідної для навчання або початку професійної

діяльності. Ще 20% учениць — це жінки старше 40 років. У цій категорії мотивація пов’язана з особистим розвитком, сімейними справами або бажанням подолати страх перед керуванням.

Серед основних мотивів щодо проходження навчання керуванню автомобілем жінки називають такі:

- потреба в мобільності: 60% учасниць вказали, що їх основною мотивацією є необхідність бути мобільними через роботу чи сімейні обов'язки;
- особистий розвиток: 30% жінок прагнули опанувати водіння для розширення своїх можливостей або підвищення самооцінки;
- інші причини: 10% зазначили специфічні обставини, як-от потребу допомагати у бізнесі або унеможливлення використання громадського транспорту.

Взагалі, оцінюючі рівень власної мотивації до навчання, більшість учасниць експерименту (50%) вказали, що їх мотивація є високою. Дуже високу мотивацію зазначили 30%, середню - 15%, а низьку - лише 5%. Це свідчить про загальну зацікавленість у процесі навчання, однак із деякими індивідуальними коливаннями.

Суб’єктивна оцінка власного емоційного стану перед початком навчання, була визначена жінками як:

- «Натхнення»: 25% учениць відчували ентузіазм перед початком курсу.
- «Спокій»: 35% жінок були впевненими та спокійними.
- «Легке хвилювання»: ще 30% учениць відчували помірне емоційне збудження.
- «Сильний страх»: 10% жінок зазначили значний рівень страху, що може впливати на ефективність навчання.

Варто зазначити, що половина учениць (50%) до початку навчання вказали на наявність тривожності або страху перед водінням, а інша половина (50%) не відчувала таких емоцій. Це підкреслює значущість психологічної підтримки для частини групи. Так, найчастіше відчуття страху у опитаних жінок пов’язане з

боязню зробити помилку (40%), або небезпекою аварій (35%), страхом критики або оцінки (25%).

Серед чинників, які можуть допомогти швидше опанувати водіння, учасниці найчастіше називали: «підтримку інструктора та близьких» (40%); «доступ до практичних занять» (35%) та «додаткові теоретичні знання» (25%). Власну здатність концентрувати увагу учениць в основному оцінюють на середньому рівні (50%), ще 40% - на високому, й тільки 10% - критично оцінили свою концентрацію уваги як низьку. При цьому більшість опитаних жінок (70%) зазначає, що інколи або часто мають схильність до емоційної напруги, ще 30% - вважають, що не схильні емоційно реагувати і ситуації стресу.

Первинне анкетування показало, що основні очікування жінок від навчання керуванню автомобілем зосереджені на: формуванні впевненості у водінні (45%), опануванні теоретичних знань (30%) та мінімізації страху та тривожності (25%). Це свідчить про потенціал адаптації методів навчання до можливостей кожної учасниці.

Отже, результати вхідної анкети дозволяють виявити ключові особливості учениць, такі як їхні мотиви, емоційний стан та очікування щодо навчання керуванню транспортним засобом. Однак для глибшого розуміння внутрішніх психологічних чинників, які впливають на успішність навчання, ми вважаємо, що необхідно дослідити за допомогою об’єктивних методів діагностики спрямованість мотивації учениць – на досягнення успіху або уникнення невдачі.

Використання методики «Мотивація успіху та страх невдачі» дозволяє оцінити, наскільки прагнення до успіху переважає над страхом помилок і невдач, що є важливим фактором у процесі засвоєння нових навичок, таких як керування автомобілем. Отриманні результати щодо мотиваційних стратегій (спрямованості мотивації та успіх або страх невдачі) жінок на початку навчання керуванням транспортним засобом, узагальнено представлені у табл. 2.3.

Таблиця 2.3

Домінуюча мотивація жінок на початку навчання керування транспортним засобом

Вікові групи жінок	Спрямованість мотивації		
	мотивація до успіху, (у %)	мотивація страху невдачі, (у %)	невизначеність мотиваційного полюса, (у %)
18-24 роки	55	35	10
25-40 років	50	45	5
Старше 40 років	45	50	5

Мотивація до успіху у жінок молодшої вікової групи показник найвищий і становить 55%. У групі 25–40 років рівень мотивації до успіху знижується до 50%. У жінок старше 40 років цей показник ще нижчий — 45%.

Мотивація страху невдачі у наймолодших жінок становить 35%. У групі 25–40 років цей показник підвищується до 45%, що свідчить про більшу емоційну напругу або обережність. У жінок старше 40 років рівень страху невдачі ще вищий — половина жінок (50%) вмотивовані на уникнення невдачі. Невизначеність мотиваційного полюсу спостерігається у незначного відсотка респондентів і складає в середньому біля 7%.

Отже, методика «Мотивація успіху та страх невдачі» дозволяє оцінити домінуючу мотивацію особистості. На основі представлених даних, визначимо відсоток жінок у кожній віковій групі, в яких домінує одна з мотивацій, і представимо результати узагальнено графічно в діаграмі (рис. 2.4).

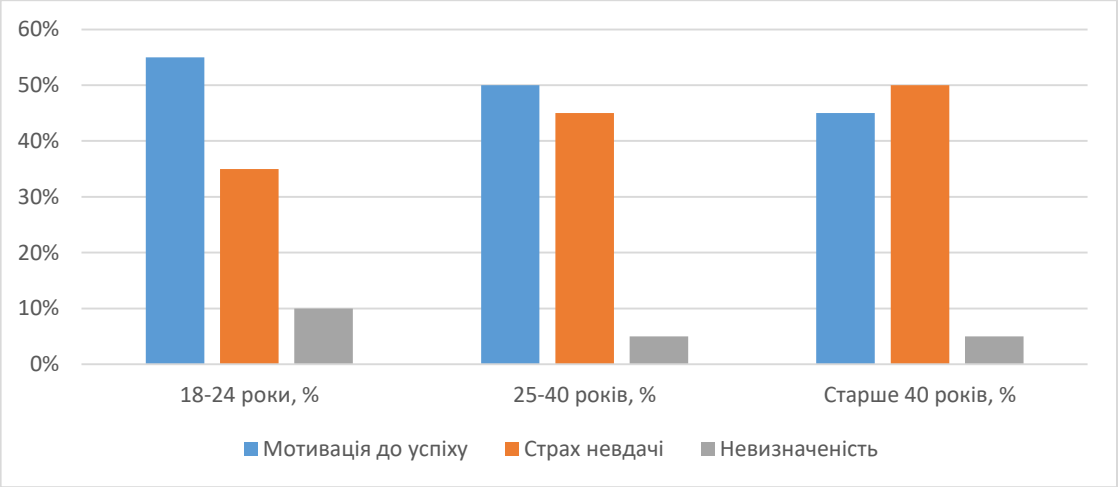


Рис. 2.4 Домінуюча мотивація у різних вікових груп жінок на початку навчання

У віковій категорії 18–24 роки домінує мотивація до успіху (55%), що свідчить про бажання молодших учасниць досягати своїх цілей у навчанні. Високий рівень амбіцій може бути зумовлений бажанням особистісного розвитку, підвищення впевненості у водінні, а також прагненням мобільності. Водночас страх невдачі (35%) також залишається значущим фактором, що може вказувати на недосвідченість і невпевненість у власних силах.

Учасниці вікової групи 25–40 років демонструють баланс між мотивацією до успіху (50%) та страхом невдачі (45%). Це може бути пов’язано із складнішими життєвими обставинами, такими як сімейні обов’язки чи робота. З одного боку, вони мотивовані досягти конкретних цілей, з іншого — можуть відчувати тиск через страх не впоратися з вимогами навчання.

У групі старше 40 років спостерігається менша схильність до страху невдачі (45%) порівняно з мотивацією до успіху (50%). Це може бути пов'язано з психологічними бар'єрами, такими як страх критики або невпевненість у своїх можливостях через вікові особливості. Водночас мотивація до успіху все ще залишається досить високою, що свідчить про їх прагнення досягти впевненості у водінні, незважаючи на труднощі.

Перш за все, варто відзначити, що мотивація успіху та страх невдачі можуть бути тісно пов'язані з рівнем тривожності у різних ситуаціях. Зазначена методика дозволяє оцінити ступінь мотивації людини до досягнення успіху чи уникнення невдачі, що в свою чергу може впливати на рівень ситуативної тривожності. Мотиви досягнення успіху та страх невдачі можуть сприяти виникненню тривожних реакцій, що підкреслює необхідність оцінки рівня ситуативної тривожності. Тому наступним кроком нашого емпіричного дослідження була діагностика рівня ситуативної тривожності учениць практиці водіння.

Результати оцінки рівня ситуативної (реактивної) тривожності учасниць експерименту представлені в табл. 2.4.

Таблиця 2.4

Рівень ситуативної (реактивної) тривожності жінок на початку навчання за віковими групами

Вікові групи жінок	Ситуативна (реактивна) тривожність		
	Низький рівень, (у %)	Середній рівень, (у %)	Високий рівень, (у %)
18-24 роки	40	35	25
25-40 років	30	40	30
Старше 40 років	25	35	40

Графічне зображення отриманих результатів представлено на рисунку 2.6

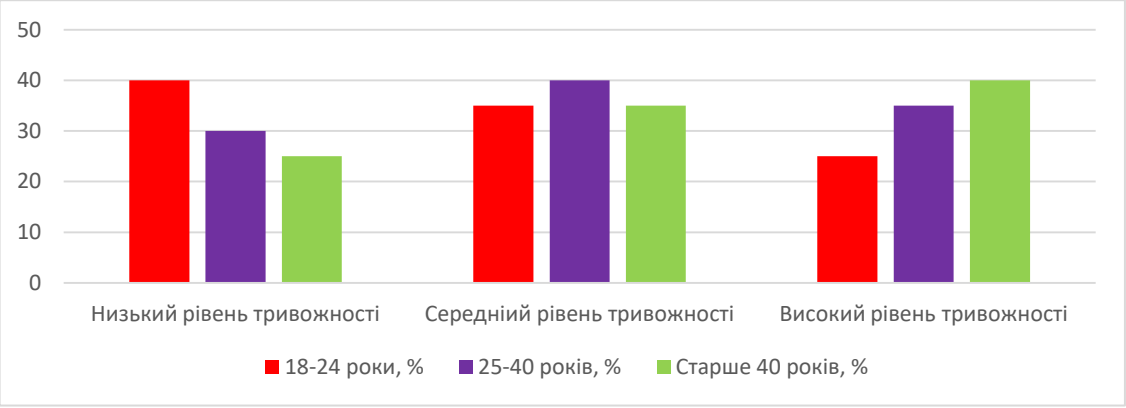


Рис. 2.5 Розподіл рівнів тривожності за віковими групами, %

Отже, за результатами оцінки рівня тривожності на початку навчання жінок ми спостерігаємо, що серед молоді віком 18–24 роки низький рівень тривожності демонструють 40% опитаних, це є найвищим показником серед усіх груп, що свідчить про більшу емоційну стабільність та впевненість у цій групі. У віковій категорії 25-40 років цей показник становить 30%, що вказує на зниження впевненості в порівнянні з молоддю. У групі старше 40 років лише 25% учасників демонструють низький рівень тривожності, що може бути пов'язано з більшими життєвими обов'язками та страхами.

Середній рівень тривожності майже рівномірно розподілений серед усіх вікових груп (в середньому на рівні 35%) і залишається найбільш стабільним показником, що свідчить про більший баланс між емоційною напругою та стабільністю, також адаптацію в процесі навчання.

У свою чергу, високий рівень тривожності демонструють 25% опитаних молодих жінок (група 18-24 роки), що може бути пов’язано з нестачею досвіду або страхом перед новими ситуаціями. У віковій категорії 25-40 років цей показник підвищується до 30%, вказуючи на збільшення стресових факторів, а у старшій групі (старше 40 років) рівень тривожності досягає 40%, що свідчить про сильніший вплив вікових факторів, таких як страх перед критикою, боязнь помилок або складнощами у процесі навчання.

Таким чином, отримані результати виявили, що рівень тривожності та тип мотивації значною мірою впливають на здатність учасників адаптуватися до навчального процесу та формувати необхідні навички. Наприклад: жінки з високою мотивацією до успіху демонстрували більшу впевненість у навчанні, але водночас серед них могли спостерігатися ознаки тривожності через бажання уникнути невдач. Учасниці з високим рівнем ситуативної тривожності частіше потребували додаткової підтримки під час навчання, що підтверджує важливість емоційного супроводу.

Щоб оцінити динаміку змін, які відбулися у респондентів під час навчання з використанням психологічних засобів впливу, нами було проведено повторне опитування жінок – учасниць експерименту. Для цього після закінчення навчання ученицям було запропоновано знов пройти тестування за вищезазначеними методикам та заповнити вихідну анкету.

Аналіз результатів тестування дозволив отримати важливу інформацію про психологічні особливості учениць після проходження навчання. Ці результати показали, що спрямованість мотивації учасників, зокрема прагнення до успіху чи страх перед невдачею, значною мірою впливала на їхні успіхи та труднощі під час курсу. Повторне діагностування щодо спрямованості мотивації навчання та рівня тривожності за допомогою вищезазначених методик, підтвердило таку тенденцію.

Розглянемо у порівнянні домінуючу мотивацію успіху або страху невдачі серед різних вікових груп жінок після завершення навчання (табл. 2.5).

Таблиця 2.5

Домінуюча мотивація жінок після закінчення навчання керування транспортним засобом

Вікові групи жінок	Спрямованість мотивації		
	мотивація до успіху, %	мотивація страху невдачі, %	Невизначеність мотиваційного полюса, %
18-24 роки	70	25	5
25-40 років	75	25	-
Старше 40 років	65	30	5

Після завершення навчання спостерігаємо, що більшість жінок всіх вікових категорій (в середньому 70%) демонструють спрямованість домінуючої мотивації на успіх, що може бути зумовлено бажанням досягти впевненості та сформувати необхідні навички керування автомобілем. Страх невдачі залишається близько у

25% учениць, що свідчить про можливу тривожність щодо першого досвіду, збільшення відповідальності та наявність побоювань щодо адаптації до нових умов.

Методика «Мотивація успіху та страх невдачі» дозволила визначити, які з учасників більше орієнтовані на успіх, а хто — на уникнення невдач. Усі ці фактори безпосередньо пов'язані з емоційною складовою навчального процесу, і, як показав попередній аналіз анкети, важливо зрозуміти, як ці мотиваційні установки вплинули на рівень тривожності жінок після навчання.

Оскільки мотивація успіху асоціюється з підвищеною впевненістю і більшою активністю під час навчання, а страх невдачі — з підвищеним рівнем стресу та тривожності, наступним етапом аналізу стало повторне використання тесту з визначення рівня ситуативної (реактивної) тривожності (табл. 2.6).

Таблиця 2.6

Рівень ситуативної (реактивної) тривожності жінок після завершення навчання

Вікові групи жінок	Ситуативна (реактивна) тривожність		
	Низький рівень (у %)	Середній рівень (у %)	Високий рівень, (у %)
18-24 роки	50	30	20
25-40 років	42	40	18
Старше 40 років	50	35	15

Таким чином, бачимо, що наймолодші учениці (18-24 роки) мають найбільший відсоток низького рівня тривожності (50%). Це свідчить про те, що, незважаючи на загальний високий рівень стресу та переживань на старті навчання, більшість молодих людей в кінцевому підсумку відчувають підвищену впевненість у своїх силах після завершення курсу. Вони можуть відчувати більше підтримки від інструкторів і менш схильні до значної тривожності на заключних

етапах навчання. Учениці 25-40 років також демонструють низький рівень тривожності (42%), що можна пояснити більшим життєвим досвідом, швидкою адаптацією до нових ситуацій і впевненістю у застосуванні практики водіння. У половини жінок (50%) старше 40 років після завершення навчання також спостерігається зниження рівня тривожності, що свідчить про впевненість у собі, зменшення переживань через страхи, а також вміння зберігати спокій у стресових ситуаціях.

Середній рівень тривожності є характерним в середньому для 35% жінок – учасниць дослідження. Це може свідчити про те, що учениці почуваються невпевненіше на курсах водіння, навіть якщо й мають більшу схильність до тривожності. Необхідністю поєднувати навчання водінню з іншими обов'язками, такими як кар'єра або сім'я, створює додатковий стрес та ускладнює процес навчання. Також не можна виключати індивідуальні особливості (мають певний досвід водіння, але завжди почуваються невпевненими), вікові зміни (зниження здатності навчатися новому) або страх перед новими ситуаціями (наприклад, використання нових технологій в автомобілях).

В свою чергу, найбільш високий рівень тривожності спостерігається в учениць наймолодшої вікової групи, що, на наш погляд, може бути зумовлено їхньою меншою досвідченістю в керуванні транспортними засобами та потенційною схильністю до емоційних реакцій в нових ситуаціях. Ці учасники можуть бути більш схильні до страху перед помилками або невдачами, що є характерним для віку, коли емоційна зрілість може ще розвиватися.

Отже, динаміка стану реактивної тривожності всіх жінок та змін у їхніх мотиваційних стратегіях до і після навчання керуванню транспортним засобом, графічно представлена на рис. 2.6 та рис. 2.7 відповідно.

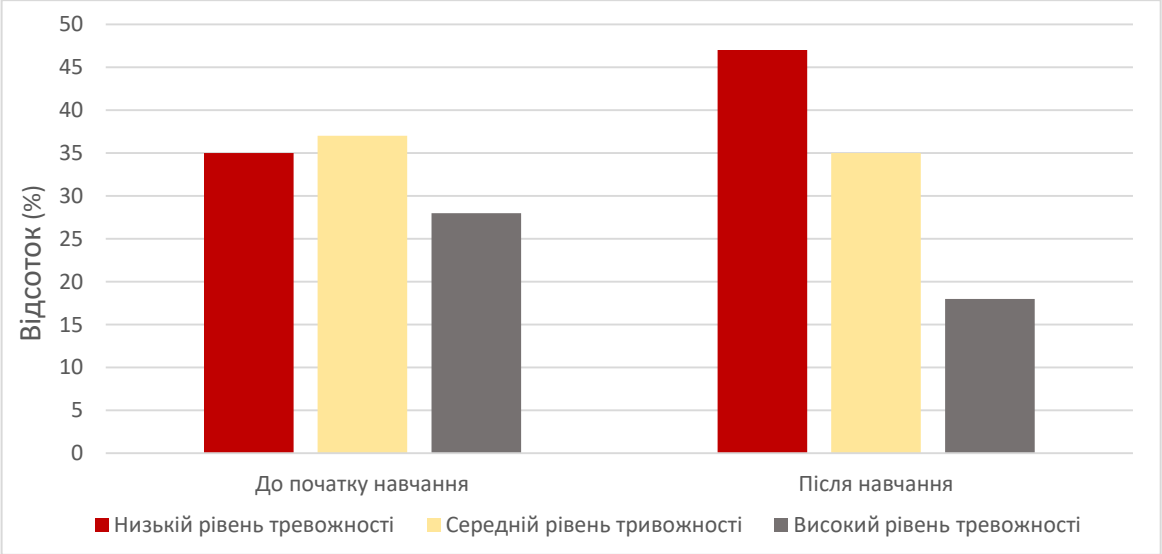


Рис. 2.6 Динаміка стану реактивної тривожності жінок до і після навчання керуванню транспортним засобом

Отже, загалом по всій виборці ми спостерігаємо зниження рівня тривожності у 10% жінок, які мали на початку експерименту високу тривожність і збільшення частки жінок з низьким рівнем тривожності на 12%. Зменшення середнього рівня тривожності було найменш помітним у жінок, де цей показник знизився з 35% до 30%.

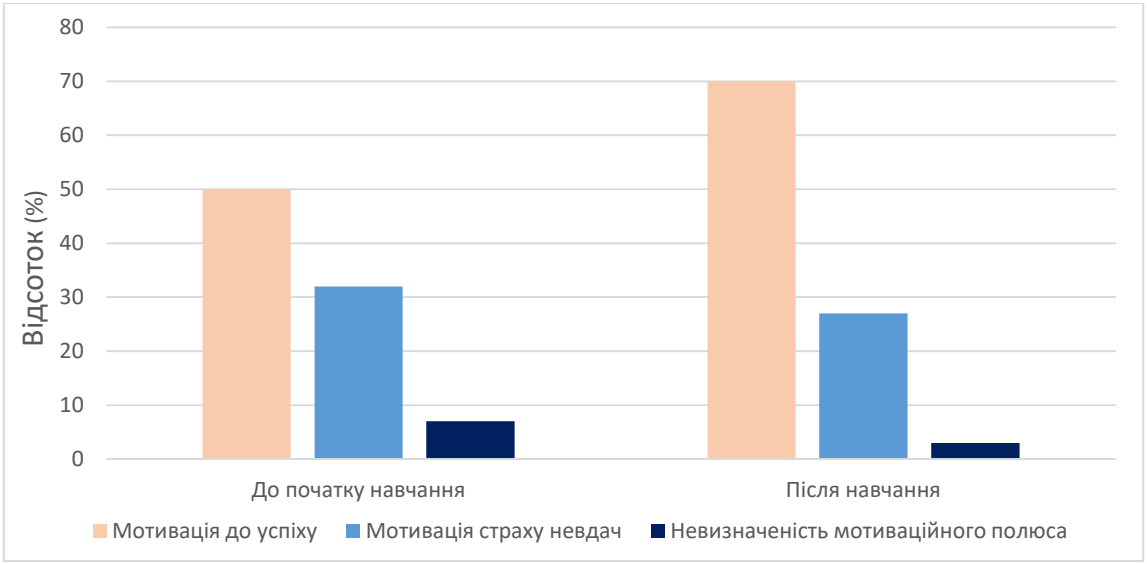


Рис. 2.7 Зміни мотиваційних стратегіях жінок до і після навчання керуванню транспортним засобом

Отже, бачимо певну динаміку змін мотиваційних стратегій жінок після застосування під час навчання психологічних способів впливу. Так, якщо на старті навчання мотивація успіху домінувала в середньому тільки у половини (50%) жінок, до після завершення навчання така мотивація стала переважати у 70% респондентів. Також після завершення навчання зменшалася частка жінок, мотивація яких спрямована на уникнення невдачі (з 32% до 27%). Така динаміка говорить про те, що зберігається певна нестабільність у мотиваційних установках, на яку можна і потрібно впливати під час навчання. Зокрема, жінки зменшили свою залежність від страху невдачі, що можна інтерпретувати як зростання впевненості в собі та успіху в навчанні. В цілому, після навчання спостерігається суттєве зростання мотивації до успіху та зменшення страху невдачі, що відображає позитивну динаміку психологічної адаптації і зниження стресу в процесі навчання.

Аналіз отриманих результатів суб'єктивної (анкетування) та об'єктивної (тестування) діагностики дає нам підстави для виявлення певних патернів поведінки учениць під час навчання водінню. Наприклад, жінки з початково високим рівнем тривожності, але значною мотивацією до успіху, за умов відповідної психологічної підтримки демонстрували значний прогрес у навчанні. Натомість ті, у кого страх невдачі домінував над мотивацією досягнення, потребували додаткових методів емоційної підтримки та заохочення.

Узагальнюючи результати вихідного опитування до і після завершення навчання, можемо стверджувати, що в середньому третина жінок (32%) оцінює власний рівень навичок водіння після курсу як дуже високі чи високі. Найвищим цей показник є у жінок 25-40 років (45%). Загалом серед усіх груп низьку самооцінку навичок водіння після курсу продемонстрували 25% рівень.

Досягнення поставлених цілей навчання усі вікові групи показують схожі результати щодо досягнення поставлених цілей. 32% учениць загалом зазначили,

що цілі були досягнуті повністю або частково. Всі групи мають невеликий відсоток учасниць (5%), які не змогли досягти своїх цілей.

Зміна емоційного стану щодо водіння після курсу загалом 32% жінок зазначили, що після курсу відчули впевненість або значне зменшення страху. Учасниці 18-24 років продемонстрували найкращі результати: 25% відчули впевненість або значне зменшення страху. У групах 25-40 років та жінок старше 40 років ці показники становлять 45% та 25% відповідно. Всі вікові групи мають низький відсоток (менше 10%) тих, які все ще відчувають страх після курсу.

Страх помилитися є найпоширенішою складністю серед усіх вікових груп - 27% жінок загалом вказали на цей страх або інші труднощі. Труднощі з теоретичним матеріалом та недостатній час на практику є більш характерними для групи молодих (25%) і старших учасниць (20%). Загалом, 30% жінок відзначили, що навчання частково допомогло подолати їхні страхи, причому цей відсоток є найвищим у групі 25-40 років (35%). Лише 5% учениць у кожній віковій групі зазначили, що навчання не допомогло подолати страхи.

Впевненість у здатності самостійно керувати автомобілем показали 45% учениць 25-40 років, 30% жінок старше 40 років та 25% молодих учасниць Всі вікові групи мають низький відсоток тих, хто не впевнений у своїх навичках після курсу (5%). Загалом 25% жінок зазначили, що їх здатність концентрувати увагу після курсу значно покращилася. Жінки віком 25-40 років показала найкращі результати (40%), а у молодших та старших жінок ці показники становлять 15% та 20% відповідно. Проте 17% учениць загалом вказали, що їх здатність концентрувати увагу не змінилася або погіршилася.

Загалом, психологічний комфорт під час навчання зі застосуванням способів психологічного впливу відчували 30% учениць. Відносно мало учасників зазначили, що не відчували психологічного комфорту (7%). Зміни у домінуючих стратегіях мотивації спостерігалося у значній частині жінок (20%), зокрема у бік збільшення мотивації до успіху та зменшенні мотивації страху невдачі.

Також, за результатами проведеного експерименту щодо застосування психологічних способів впливу під час навчання керуванню транспортним засобом спостерігається позитивна динаміка змін рівня ситуативної (реактивної) тривожності серед жінок. Порівняння показників до і після навчання вказує на зниження загального рівня тривожності у всіх вікових групах, що свідчить про значне покращення емоційного стану учасниць. Загалом, ці зміни підтверджують ефективність використання психологічних засобів впливу під час навчання керуванню транспортним засобом як фактору, що сприяє зниженню рівня стресу та тривожності в жінок, підвищуючи їх емоційну стабільність і впевненість у собі.

Узагальнення результатів проведеного експериментального дослідження способів психологічного впливу на жінок підчас навчання керуванню транспортним засобом дає підстави зробити основні висновки до розділу:

1. Результати експерименту показали, що рівень тривожності безпосередньо впливає на здатність жінок до засвоєння навчального матеріалу та успішного виконання практичних завдань. Вищий рівень тривожності (особливо серед жінок молодшого віку) знижує впевненість і мотивацію до подальших дій, в той час як зниження тривожності сприяє більшому психологічному комфорту та покращенню результатів навчання.

2. Молоді жінки демонструють більш високий рівень впевненості та покращення емоційного стану після курсу порівняно з іншими віковими категоріями. Цей вік характеризується зрілістю, що може призводити до кращої самоорганізації, здатності адаптуватися до стресових ситуацій та більшого бажання досягати успіхів у навчанні.

3. Психологічний комфорт є одним із найважливіших факторів, що визначають успішність навчання водінню. Вивчення результатів показало, що жінки, які відчували комфорт і зниження рівня тривожності в процесі навчання, набагато частіше мали більш високі результати в оцінці своїх навичок водіння та здатності самостійно керувати автомобілем. Методи психологічного впливу

можуть бути адаптовані до індивідуальних потреб жінок різного віку. Різні вікові групи мають специфічні потреби в навчанні. Підвищення рівня психологічного комфорту через індивідуалізацію підходу сприяє зниженню тривожності та покращенню результатів

4. Індивідуалізація підходу до навчання, зокрема врахування психологічних особливостей кожної жінки, значно знижує рівень тривожності та сприяє більш ефективному засвоєнню теоретичних та практичних аспектів водіння.

РОЗДІЛ 3.
МЕТОДИЧНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ ДЛЯ ІНСТРУКТОРІВ ЩОДО ВИКОРИСТАННЯ ПСИХОЛОГІЧНИХ СПОСОБІВ ВПЛИВУ ПІД ЧАС НАВЧАННЯ КЕРУВАННЮ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ

3.1. Особливості використання психологічних способів впливу під час навчання

Особливості використання психологічних способів впливу під час навчання визначають багатогранність методів і підходів, які спрямовані на оптимізацію процесу засвоєння знань, зменшення тривожності та підвищення рівня мотивації учнів. У контексті навчання керуванню транспортним засобом ці способи стають особливо актуальними, оскільки це завдання потребує не лише технічного, а й психологічного підходу.

Перш за все, застосування психологічних способів впливу враховує гендерні особливості учасників. Жінки, як правило, можуть мати вищий рівень тривожності та чутливість до критики, тому важливо створити комфортну і підтримуючу атмосферу навчання. Гендерний аспект також впливає на підхід до подачі інформації: наприклад, жінки часто краще реагують на пояснення з емоційною підтримкою та детальними прикладами.

Пояснення з емоційною підтримкою в навчанні — це підхід, який враховує емоційний стан учня під час засвоєння нового матеріалу або опанування складних навичок. У контексті навчання керуванню транспортним засобом, цей підхід може бути особливо корисним, оскільки більшість учнів, особливо жінок, часто стикаються з підвищеною тривожністю, страхом помилок або критики.

Ми розробили рекомендації щодо використання пояснень з емоційною підтримкою під час навчання керуванню транспортним засобом. Серед основних:

1. Словесне заохочення: інструктору важливо використовувати позитивні висловлювання, що підтверджують успіхи та зусилля учня, навіть у дрібницях. Наприклад, після виконання вправи інструктор може сказати: *«Ви чудово впоралися з цією ситуацією, видно прогрес!»*.

2. Акцент на сильних сторонах: у процесі пояснення інструктор підкреслює позитивні якості учня, що дозволяє зміцнити віру у власні можливості. Наприклад: *«У вас чудова реакція, тепер просто відшліфуємо деталі!»*.

3. Уникання негативних оцінок: замість критики помилок інструктор допомагає учню їх усвідомити у доброзичливій формі. Наприклад: *«Це нормально, що ви трохи розгубилися, ми зараз розберемо цей момент і все стане зрозуміло»*.

4. Використання м'якого тону голосу: інтонація викладача (інструктора) має бути спокійною і впевненою, що створює відчуття безпеки та довіри у навчанні.

5. Роз’яснення з прикладами з реального життя: викладач (інструктор) може додавати життєві історії або кейси, які допоможуть учню легше зрозуміти ситуацію. Наприклад: *«У мене теж колись були складнощі з паркуванням, але з практикою це вирішується»*.

6. Формування спільної роботи: інструктор формує відчуття партнерства, кажучи: *«Ми разом працюємо над тим, щоб ви почувалися впевнено за кермом»*.

Завдяки цім аспектам пояснень знижується рівень стресу та тривожності. Учні стають більш відкритими до засвоєння нового матеріалу. Також зростає мотивація, оскільки учень відчуває підтримку і віру в свої сили. Покращується емоційний стан, що позитивно впливає на здатність зосереджуватись і робити правильні висновки. А головне учні не виходять з транспортного засобу у стані стресу, дратівливості та зі сльозами на очах.

Індивідуальні особливості є ще одним важливим чинником ефективного навчання керуванню автомобілем. Кожна особа має свої переваги в стилі

навчання, рівень сприйняття інформації, засвоєння матеріалу і реагування кожного учня та здатність адаптуватися до нового досвіду.

Ці особливості впливають на вибір методів, способів і темп навчання, створюючи індивідуалізований підхід до жінок, який є необхідним для досягнення максимальних результатів.

Серед основних аспектів врахування індивідуальних особливостей можна виділити такі:

1. Темп засвоєння інформації: деякі учні швидше опановують новий матеріал, інші потребують додаткового часу та повторень. Наприклад, люди з хорошою пам’яттю і аналітичним мисленням можуть швидко зрозуміти правила дорожнього руху, тоді як іншим потрібен детальний аналіз кожного елемента.

2. Стиль навчання: врахування домінуючого каналу сприйняття інформації. Для цього застосовуються:

- Візуальний стиль: учні, які краще сприймають інформацію через зорові образи, більше користуються схемами, малюнками та відео.
- Аудіальний стиль: для таких учнів важливі пояснення, слухові підказки та обговорення.
- Кінестетичний стиль: ці учні краще засвоюють матеріал через практичні дії, наприклад, під час реального водіння.

3. Емоційний стан і мотивація: учні можуть мати різний рівень тривожності чи впевненості в собі. Наприклад, жінки з високим рівнем страху перед керуванням потребують додаткової емоційної підтримки та методів, які допоможуть знизити стрес, таких як техніки релаксації або позитивне підкріплення.

4. Індивідуально-психологічні властивості:

- Рівень концентрації уваги: люди з низьким рівнем уваги потребують частих пауз або зміни вправ.

- Стресостійкість: учні з низькою стресостійкістю краще працюють у спокійній і дружній атмосфері.
- Самооцінка: люди з низькою самооцінкою вимагають особливого підходу, щоб уникнути зниження мотивації через критичні зауваження.

5. Попередній досвід: учні, які раніше мали досвід водіння або роботи з транспортними засобами, легше адаптуються до нових знань. Натомість новачкам потрібні детальніші пояснення та більша кількість практичних занять.

6. Фізіологічні особливості: наприклад, врахування вікових змін, таких як швидкість реакції або чутливість до візуальних і слухових стимулів, дозволяє краще підлаштовувати методики навчання.

Для дотримання індивідуального підходу в навчанні керуванню транспортним засобом, на наш погляд, важливим є:

- *Попередня діагностика* з використанням анкет, тестів та співбесід для визначення сильних і слабких сторін учнів.
- *Надання індивідуальних рекомендацій*, складання персоналізованих планів навчання (індивідуальної освітньої траєкторії), що враховують специфіку кожного учня.
- *Гнучкість викладача, з*датність змінювати підхід залежно від реакції і прогресу учня.
- *Застосування різноманітних методів,* що передбачає поєднання візуальних, аудіальних і практичних занять для адаптації до стилю навчання учня.

Врахування індивідуальних особливостей учнів у навчанні має важливе значення, оскільки забезпечує ефективність навчального процесу, підвищує мотивацію та сприяє досягненню кращих результатів. Кожна людина має унікальний стиль навчання, рівень сприйняття інформації, та психологічні характеристики. Адаптація методів навчання до цих особливостей сприяє кращому засвоєнню знань і навичок. Особливо в контексті навчання керуванню транспортним засобом, багато людей можуть відчувати страх або напругу.

Урахування індивідуальних рівнів стресостійкості та надання емоційної підтримки допомагають створити комфортне середовище для навчання. Індивідуальний підхід дозволяє врахувати особисті цілі, очікування і мотивацію учня. Це стимулює досягнення результатів, коли навчання відповідає реальним потребам і прагненням учасника. Якщо методи навчання не відповідають індивідуальним особливостям учня, це може призвести до розчарування, зниження самооцінки та навіть припинення навчання. Інклюзивний підхід дозволяє уникнути цих ризиків.

Психологічні способи впливу у навчанні керуванню транспортним засобом також акцентують увагу на **моделюванні ситуацій**. Симуляція реальних дорожніх умов дозволяє учням поступово адаптуватися до стресових обставин, що виникають під час водіння, у безпечному середовищі та дає змогу учням опрацьовувати поведінкові реакції та закріплювати навички в безпечному середовищі.

Пропонуємо основні аспекти моделювання ситуацій:

1. Сценарне моделювання реальних дорожніх умов

- Різноманітність ситуацій: моделювання типових і нестандартних ситуацій на дорозі, наприклад, складні перехрестя, рух у заторах, зміна погодних умов.
- Поступове ускладнення завдань: від простих маневрів (рух прямо, гальмування) до складних рішень у кризових ситуаціях.

2. Використання тренажерів і симуляторів

- Переваги тренажерів: забезпечення повторюваності дій без ризику для учня та інших учасників дорожнього руху.
- Зорові й слухові ефекти: симулятори забезпечують відтворення шуму двигуна, сигналів автомобілів, умов освітлення, що покращує адаптацію.
- Робота з емоційним станом: тренажери дозволяють учням звикнути до стресових ситуацій без реальної небезпеки.

3. Рольові ігри

- Учні грають ролі водія, пішохода чи інших учасників руху. Це допомагає краще розуміти дії та мотиви інших людей на дорозі.
- Такі ігри сприяють формуванню емпатії, покращенню комунікативних навичок та навчанню адекватних реакцій на конфліктні ситуації.

4. Навчання в реальних умовах

- Після теоретичних і симуляційних занять важливо виходити на реальні дороги, де учні можуть закріплювати отримані знання, враховуючи практичні нюанси водіння.
- Інструктор контролює процес, але учень має поступово брати на себе більше відповідальності.

5. Аналіз помилок та ситуацій

- Розбір сценаріїв: після завершення уроку проводиться аналіз, у якому обговорюються успіхи та помилки учня.
- Висновки і рекомендації: інструктор пропонує альтернативні рішення або підходи до дій у подібних ситуаціях.

Загалом, використання цих способів допомагає адаптувати навчання до потреб учасників, враховуючи їх емоційний стан, когнітивні можливості та мотиваційні особливості. Це не лише підвищує ефективність процесу навчання, але й забезпечує позитивний досвід, необхідний для подальшого успішного керування транспортним засобом.

3.2. Розробка програми навчання керуванню транспортним засобом з урахуванням особливостей психологічних способів впливу

Розробка и навчання керуванню транспортним засобом з урахуванням особливостей психологічних способів впливу має важливе значення для створення ефективного та комфортного навчального середовища, особливо для жінок. Такий

підхід базується на індивідуалізації навчального процесу та забезпечує максимальну адаптацію до психологічних потреб і можливостей учнів. Він дозволяє враховувати різні аспекти, які впливають на якість навчання, і значно підвищує його результативність.

Представимо розроблені нами програми навчання керуванню транспортним засобом:

Програма для жінок:

1. Вступна частина: психологічна підготовка

- Мета: підвищення впевненості, зменшення стресу та тривожності, адаптація до умов навчання.
- Завдання: створення комфортної атмосфери для навчання, де кожна учасниця може вільно висловлювати свої переживання та питання.
- Методи: вербальні засоби підтримки, заохочення до відкритості, бесіди на тему страхів і тривоги, інтерактивні вправи для зниження стресу.

2. Теоретична частина

- Мета: формування теоретичних знань про правила дорожнього руху, технічні характеристики автомобіля.
- Завдання: навчити основам безпеки на дорозі, правилам дорожнього руху, законодавству.
- Методи: лекції, мультимедійні матеріали, використання ситуаційних вправ для аналізу дорожніх ситуацій.

3. Практична частина

- Мета: навчити базових навичок водіння, покращити здатність до самоконтролю та адаптації в умовах реального дорожнього середовища.
- Завдання: навчання основним маневрам, парковка, рух у складних умовах, контроль над емоціями під час водіння.

- Методи: тренування на симуляторах, індивідуальні уроки водіння, спільне керування транспортним засобом з інструктором, поступове збільшення складності ситуацій.

4. Психологічні методи в навчанні

- Мета: використання психологічних методів для підтримки емоційної стабільності, розвиток мотивації.
- Завдання: подолання страху, тривожності, покращення самооцінки та самоусвідомлення.
- Методи: когнітивно-поведінкові стратегії для роботи з негативними переконаннями, тренінги на зміцнення впевненості, підтримка з боку інструкторів.

5. Спеціальні техніки для зниження стресу

- Мета: допомогти жінкам справлятися з тривожністю та емоційними труднощами, пов'язаними з водінням.
- Завдання: навчити розслаблятися та зберігати спокій під час водіння.
- Методи: дихальні вправи, методи релаксації, тренування на зменшення фізіологічної реакції на стрес (наприклад, підвищене серцебиття).

6. Індивідуальний підхід та корекція

- Мета: врахувати індивідуальні особливості, надавати підтримку та мотивацію.
- Завдання: розпізнавання індивідуальних страхів, корекція техніки водіння на основі психологічних особливостей.
- Методи: персоналізовані консультації, обговорення прогресу, зворотний зв'язок, спеціальні рекомендації для подолання складнощів.

Підсумки та оцінка прогресу:

- Завершення курсу: підготовка до здачі іспиту, оцінка результатів навчання, визначення майбутніх кроків.

- Методи оцінки: зворотний зв'язок від учасниць, самооцінка, оцінка інструктором.

Індивідуальні програми навчання керуванню транспортним засобом для жінок. Індивідуалізовані програми навчання враховують особисті потреби кожної учасниці, її емоційний стан, фізичні здібності, рівень стресостійкості та мотивацію до навчання. Вони дозволяють врахувати психологічні особливості, які можуть змінюватися в залежності від індивідуальних рис учасниць.

1. Програма для жінок з високим рівнем тривожності

Мета: зменшити тривогу та страхи, пов'язані з водінням.

- Тривалість: 6-8 тижнів.
- Методи: інтерактивні вправи для зниження стресу, психологічне розвантаження, особистісні консультації для виявлення страхів.
- Практика: поступове освоєння простих маневрів (парковка, старт із місця) в безпечному середовищі.
- Підхід: використання технік релаксації, дихальних вправ перед та під час водіння, підтримка інструктором під час кожного уроку.

2. Програма для жінок, які мають досвід водіння, але потребують вдосконалення навичок

Мета: покращити технічні навички водіння та зміцнити впевненість.

- Тривалість: 4-6 тижнів.
- Методи: персоналізовані консультації, аналіз помилок та зворотний зв'язок.
- Практика: більш складні маневри на дорозі, швидкісні зміни напрямку руху, об'їзд перешкод.
- Підхід: націлення на самокорекцію, зміцнення впевненості через виконання завдань під спостереженням інструктора.

3. Програма для жінок, які мають особливі потреби або фізичні обмеження

Мета: адаптація навчання з урахуванням фізичних особливостей, забезпечення комфорту та безпеки.

- Тривалість: індивідуальний графік.
- Методи: навчання в спеціально обладнаному автомобілі (наприклад, для людей з обмеженнями рухливості).
- Практика: прості маневри та базові вправи в умовах реального руху з поступовим нарощуванням складності.
- Підхід: збільшення адаптації, спостереження за фізичними реакціями учасниці, коригування темпу навчання.

Таким чином, програми навчання для жінок, зокрема індивідуальні, є важливими інструментами для забезпечення ефективного та комфортного процесу навчання керуванню транспортним засобом. Індивідуальний підхід дає можливість врахувати особливості кожної жінки, її психологічний стан, рівень стресу, а також мотивацію та інші психологічні характеристики, що можуть впливати на навчання. Такий підхід дозволяє знижувати стресові фактори, підвищувати впевненість у своїх силах та сприяє кращому засвоєнню матеріалу.

Індивідуальні програми, що враховують фізіологічні та психологічні аспекти кожної жінки, є надзвичайно важливими, оскільки вони допомагають створити комфортну атмосферу для навчання та підтримують учасниць на всіх етапах — від початкових вправ до складних маневрів на дорозі. Зокрема, вони важливі для жінок, які можуть відчувати підвищений рівень тривожності або страху перед водінням.

Таким чином, представлені програми дають можливість оптимізувати навчальний процес для різних груп жінок, зокрема для тих, хто має певні труднощі в освоєнні навичок водіння. Вони допомагають збільшити мотивацію, знизити стрес, формувати впевненість і забезпечити безпечне навчання в умовах реального життя. Дані програми мають важливе значення не лише для підвищення

рівня безпеки на дорогах, але й для покращення загального психологічного стану учасниць, що є важливим чинником для успішного засвоєння навичок водіння.

На основі аналізу теоретичних і практичних підходів до застосування психологічних способів впливу під час навчання жінок керуванню транспортним засобом, було розроблено рекомендації та зроблено такі висновки:

1. Використання психологічних методів впливу в процесі навчання керуванню транспортним засобом є ключовим елементом, який суттєво підвищує ефективність навчання та забезпечує комфорт і безпеку учасниць. Такий підхід дозволяє адаптувати курс до індивідуальних потреб, враховуючи психологічні та фізіологічні особливості учнів, особливо жінок, які можуть мати вищий рівень тривожності та чутливість до критики. Психологічні стратегії, зокрема емоційна підтримка, позитивне підкріплення та індивідуалізовані методи навчання, допомагають знижувати стрес і підвищувати мотивацію, що сприяє ефективнішому засвоєнню знань і навичок.

2. Індивідуалізація навчання є важливим інструментом, що дозволяє враховувати темп засвоєння матеріалу, рівень стресостійкості та мотивацію учнів. Використання сценарного моделювання та симуляцій дорожніх ситуацій сприяє адаптації учнів до реальних стресових обставин без ризику для їхнього здоров'я. Також спеціальні методи, як техніки релаксації та когнітивно-поведінкові стратегії, допомагають подолати страхи та тривогу, що виникають під час водіння.

3. Психологічний підхід до навчання не лише полегшує засвоєння матеріалу, але й створює позитивний досвід, що підтримує впевненість у своїх силах. Це важливий крок до підвищення безпеки на дорогах, оскільки знижує рівень стресу і покращує мотивацію, а індивідуалізовані програми навчання дозволяють адаптувати процес під кожного учня, що робить його більш ефективним і комфортним.

ВИСНОВКИ

У роботі здійснено теоретичне та експериментальне дослідження психологічного способу впливу на жінок під час керування транспортним засобом.

Отриманні результати, дозволяють узагальнено зробити такі висновки:

1. Розглянуто психологічні та гендерні особливості процесу навчання керуванню транспортним засобом в сучасних умовах. За результатами теоретичного дослідження визначено, що ефективне навчання керуванню транспортним засобом потребує комплексного підходу, який гармонійно поєднує структуровану теоретичну підготовку, психологічний підхід до практики водіння та врахування мотиваційних стратегій, адаптованих до особливостей учнів. Психологічний супровід навчання передбачає врахування індивідуально-психологічних властивостей, рівня стресостійкості, а також здатності до концентрації уваги та саморегуляції. Жінки мають певні гендерні особливості, які слід враховувати при організації навчання водінню, як-то підвищена чутливість до критики та високий рівень тривожності в умовах стресу тощо. Врахування цих особливостей через індивідуалізовані підходи та психологічну підтримку дозволяє значно знизити стрес і підвищити їхню впевненість у собі. Ці фактори є важливими для створення комфортної атмосфери в процесі навчання.

2. Визначено психологічні способи впливу та їх значення для формування у жінок навичок керуванням транспортним засобом. Серед таких способів впливу названо: навіювання, наслідування, переконання, психічне зараження. Психологічні способи впливу та емоційна підтримка, а також індивідуалізовані методи навчання і використання позитивного підкріплення, сприяють зниженню тривожності та збільшенню мотивації жінок до навчання. Психологічний комфорт є найважливішим фактором, що забезпечує кращі

результати в засвоєнні знань і навичок, дозволяючи ефективніше справлятися з емоційними та фізіологічними труднощами в процесі водіння.

3. Експериментально досліджено використання психологічних способів впливу під час навчання керуванню транспортним засобом. В межах експерименту до початку і після завершення навчання жінок, було здійснено емпіричне дослідження емоційного стану учениць та їх готовності до практики водіння зі застосуванням як суб'єктивних (анкетування), так і об'єктивних методів психологічної діагностики (тестування щодо рівня ситуативної тривожності та домінуючих мотиваційних стратегій). За результатами проведеного експерименту щодо застосування психологічних способів впливу під час навчання керуванню транспортним засобом спостерігається позитивна динаміка змін рівня ситуативної (реактивної) тривожності серед жінок. Кількість жінок із низьким рівнем тривожності зросла в середньому на 18%. Також спостерігаються зміни в домінуючих стратегіях мотивації у 70% жінок усіх вікових групи, зокрема у бік збільшення мотивації до успіху та зменшенні мотивації страху невдачі.

У середньому 32% жінок відчули впевненість або значне зменшення страху після курсу. Найкращі результати продемонстрували учасниці вікової групи 25–40 років (45%). Загалом 32% жінок оцінили свої навички водіння після курсу як високі або дуже високі. Також 30% жінок зазначили, що навчання допомогло частково подолати їхні страхи, 25% жінок відзначили значне покращення здатності концентрувати увагу після навчання.

Отже, результати експерименту підтвердили, що психологічний вплив сприяє значному зниженню рівня тривожності серед жінок, що, у свою чергу, позитивно впливає на їхні результати навчання. Особливо позитивний ефект спостерігався серед молодих жінок, які продемонстрували кращу адаптацію до навчання та зниження рівня стресу порівняно з іншими віковими групами. Психологічний комфорт виявився важливим фактором для покращення результатів навчання.

4. На основі аналізу результатів експериментального дослідження було розроблено методичні рекомендації для адаптації навчального процесу до психологічних потреб жінок. Основні акценти зроблені на індивідуалізації підходу до навчання, використанні психологічних методів зниження стресу, таких як релаксаційні техніки, позитивне підкріплення та створення довірчої атмосфери. Це дозволяє підвищити ефективність навчання та забезпечити більшу впевненість жінок у своїх силах на дорозі, що сприяє підвищенню безпеки на дорогах.

Кваліфікаційна робота не вичерпує всіх аспектів проблеми підготовки жінок до керування транспортним засобом. Подальшого теоретичного і емпіричного опрацювання потребує дослідження можливостей підвищення стресостійкості жінок під час опануванні практики водіння взагалі та водіння в екстремальних умовах зокрема.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Андрусяк І.П. Ідея гендерної рівності в Українській правовій думці другої половини XIX століття : дис. на здобуття наук. ступеня к-та юр. наук : 12.00.01. Львів, 2017. 233 с.

2. Брик О. М. Психологія впливу. 2019. С. 13. URL: http://surl.li/hgupxx

3. Головний сервісний центр МВС. URL: http://surl.li/tomjyc.

4. Дидактичні матеріали до заняття із профільної підготовки з особовими рядового та начальницького складу автотранспортної частини Управління забезпечення Оперативно-рятувальної служби цивільного захисту ДСНС України. URL: http://surl.li/lrcdbb

5. Келлі Джоан. Чи існував Ренесанс для жінок? Ґендерний підхід: історія, культура, суспільство / під ред. Л. Гентош, О. Кісь. Львів: ВНТЛ Класика, 2003. С. 46 – 61.

6. Кравець В. П. Гендерна педагогіка: навчальний посібник. Тернопіль: Джура, 2003. 416 с.

7. Корнев М.Н., Коваленко А.Б. Соціальна психологія : підручник. Київ, 1995. 304 с.

8. Кікінежді О. Психологічні детермінанти ґендерного самовизначення особистості в умовах соціально-психологічної трансформації українського суспільства. *Вісник Львівського університету* : Психологічні науки. 2017. № 1. С. 58-67. URL:http://nbuv.gov.ua/UJRN/vlups_2017_1_9.

9. Кісь О. Моделі конструювання ґендерної ідентичності жінки в сучасній Україні. *Незалежний культурологічний часопис „І”*. 2003. № 27. С. 37-58.

10. Марценюк Т.О., Бойко К. Водіння автомобіля і гендерні стереотипи: міфи та реальність про жінок за кермом у контексті глобальних змін. *Ґендерний журнал «Я»*. Серія: Ґендер і глобалізація. 2013. № 2 (33). С. 35–38.

11. Методика діагностики рівнів і особливостей психологічної готовності керівників освітніх організацій до діяльності в умовах змін : зб. матеріалів. Київ, 2014. 148 с.

12. Ніколаєнко С., Ніколаєнко С. Категорія психологічного впливу в психології. 2011. URL: http://surl.li/hcswfq

13. Онишко О.Б. Основні засади гендеру та гендерної рівності. Львів, 2021. URL: file:///C:/Users/Lenovo/Desktop/3%20%20%20%20%20%20%20.pdf

14. Осташевський С. Надійність водія та основні фактори, що її визначають. *Автошляховик України*. 2013. Вип. 1. С. 17–19.

15. Панок В.Г, Чаплак Я.В., Андрєєва Я.Ф. Основи психологічної допомоги: Теорія та практика психоконсультування : навчальний посібник. Чернівці, 2019. 384 с.

16. Піз А., Піз Б. Мова взаємовідносин : Австрія, 2000. 238 с.

17. Психологічний вплив та маніпулятивна поведінка. План-конспект лекцій. Київ, 2016. URL: http://surl.li/tzvamv

18. Психологія професійної діяльності та психологічна діагностика організацій. Курс лекцій. Мукачево, 2017. URL: http://surl.li/thitmm

19. Поліщук М.М. Організаційні умови застосування технології психологічного впливу в системі владних відносин: автореф. дис. канд. психол. наук: 19.00.; Ін-т психології ім. Г.С. Костюка АПН України. Київ, 2004. 20 с.

20. Постанова про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306. URL: http://surl.li/mldxnm

21. Постанова про затвердження типової навчальної програми підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів від 2 березня 2010 р. № 229. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/229-2010-%D0%BF#Text

22. Правовий аналіз законодавства (за CEDAW) : веб-сайт. URL: https://hromady.org/wp-content/uploads/2019/10/3.pdf

23. Прищак М.Д., Залюбівська О.Б., Слободянюк О.М. Ділове спілкування. URL: http://surl.li/euxrkl

24. Про дорожній рух : Закон України від 16.10.2012 р. № 5459-VI. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#n27.

25. Рабець С.В. Психологічні особливості формування гендерної ідентичності : дис. на здобуття ступені вищ. освіти. Рівне, 2020. 96 с.

26. Савицька О.В. Психологічний супровід професійного навчання як умова формування психологічної готовності до професійної діяльності. *Проблеми сучасної психології.* 2019. Вип. 4. С. 353–360.

27. Саєнко Ю.І. Гендерні стереотипи та ставлення громадськості до гендерних проблем в українському суспільстві. Київ, 2007. 145 с.

28. Сидоренко Е. В. Личностное влияние и противостояние чужому влиянию. *Журнал практического психолога*. 1999, № 9. С. 35-52.

29. Соціальна психологія Опорний конспект лекцій. Чернігів, 2024. URL: http://surl.li/hvscfw

30. Тлумачний словник Української мови : веб-сайт. URL: https://slovnyk.ua/

31. Хоменко І . В . Евристика: мистецтво полеміки: навчальний посібник. Київ: Юрінком Інтер, 2001. 192 с.

32. Чаплак Я.В. Психологічний вплив у науковій психології. *Збірник наукових праць: філософія, соціологія, психологія*. Івано-Франківськ: Вид-во Прикарпатського національного університету імені Василя Стефаника, 2011. Вип. 16. Ч. 2. 288 с. С. 132-145.

33. Чемодурова Ю.М. Використання активних методів навчання щодо подолання професійних деформацій практичних психологів у системі післядипломної освіти. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. Серія: Психологічні науки. Вип. 2. Том 1. Херсон, 2014. С. 270-275.

34. Чемодурова Ю. М. Психологічні умови подолання професійних деформацій практичних психологів у системі післядипломної освіти: дис. ... канд. психол. наук : 19.00.07 / Нац. педагогічний ун-т ім. М.П. Драгоманова. Київ, 2019. 303с.

35. Чернишов В.О. Психологічний супровід вивчення правил дорожного руху курсантами з урахуванням індивідуальних особливостей. *Габітус*. 2020. № 10. URL: http://habitus.od.ua/journals/2020/20-2020/33.pdf

36. Шаманська О.І. Освіта дорослих в Україні : Завдання, особливості, перспективи розвитку. *Освіта дорослих: теорія, досвід, перспективи*. 2022. Вип. 2 (22). С. 140-149.

37. Юрков О.С. Психологія праці та інженерна психологія : підручник. Мукачево, 2018. 188 с. URL: http://surl.li/klclxj

38. Rothengatter T., Huguenin R.D. Traffic and Transport Psychology. 1st ed. UK : Elsevier Science, 2004. 518 p.

ДОДАТОКИ

Додаток А

Вхідна анкета

1. Вік_____
2. Що спонукало вас до навчання керуванню автомобілем?
    - Потреба в мобільності (робота, сім’я тощо)
    - Особистий розвиток
    - Інші причини (вкажіть): _____
3. Як ви оцінюєте свою мотивацію до навчання?
    - Дуже висока
    - Висока
    - Середня
    - Низька
4. Як ви почуваєтеся, думаючи про навчання водінню?
    - Натхненно
    - Спокійно
    - Легке хвилювання
    - Сильний страх
5. Чи відчуваєте ви страх або тривогу перед керуванням?
    - Так
    - Ні
6. Якщо так, у чому саме він проявляється? (наприклад: страх помилки, аварій, критики): _____
7. Що, на вашу думку, допоможе вам швидше опанувати навички керування? _____
8. Які ваші очікування від курсу навчання? _____
9. Як ви оцінюєте свою здатність концентрувати увагу?

- Висока
- Середня
- Низька

10. Чи є у вас схильність до емоційної напруги у стресових ситуаціях?
    - Часто
    - Інколи
    - Рідко
    - Ніколи

Додаток Б

Анкета після завершення навчання керуванню автомобілем

1. Вік: _____
2. Як ви оцінюєте свій загальний рівень навичок водіння після проходження курсу?
    - Дуже високий
    - Високий
    - Середній
    - Низький
3. Чи вдалося вам досягти поставлених цілей навчання?
    - Так, повністю
    - Частково
    - Ні
4. Як змінився ваш емоційний стан щодо водіння після курсу?
    - Відчуваю впевненість
    - Страх зменшився, але ще трохи хвилююся
    - Все ще відчуваю страх
    - Емоційний стан залишився без змін
5. Які складності ви відчували під час навчання? (можна обрати кілька варіантів)
    - Страх помилитися
    - Труднощі з розумінням теоретичного матеріалу
    - Недостатньо часу на практику
    - Інше (вкажіть): _____
6. Чи допомогло навчання подолати ваші страхи або тривогу перед водінням?
    - Так
    - Частково

- Ні

7. Чи відчуваєте ви впевненість у своїй здатності самостійно керувати автомобілем у реальних умовах?
    - Так
    - Частково
    - Ні
8. Як змінилася ваша здатність концентрувати увагу під час водіння?
    - Значно покращилася
    - Трохи покращилася
    - Не змінилася
    - Погіршилася

10. Чи можете ви сказати, що навчання було для вас психологічно комфортним?
    - Так
    - Частково
    - Ні

11. Чи виникли у вас нові запитання або потреби після завершення навчання? Якщо так, то які саме?

_____

12. Ваші загальні враження від курсу та рекомендації:

_____