

Управление образования города Калуги
Муниципальное бюджетное образовательное учреждение дополнительного образования
«Центр развития творчества детей и юношества «Созвездие» города Калуги

Автор: Балина Евгения Андреевна

Учащаяся:

МБОУДО ЦРТДиЮ «Созвездие»,
научное общество «Путь к познанию»,
МБОУ «СОШ №10 с углубленным
изучением отдельных предметов», 8
класс

Взаимосвязь агрессивности и внимания у водителей и пешеходов

Отправляющая организация:

МБОУДО ЦРТДиЮ «Созвездие»

Научный руководитель:

Балина Ирина Вениаминовна

Должность: методист, педагог ДО

Место работы:

МБОУДО ЦРТДиЮ «Созвездие»

Калуга, 2020

Оглавление

Введение.	3
Глава 1. Из истории развития дорожного движения.	7
1.1. История развития автотранспорта.	7
1.2. Строительство дорог.	8
1.3. История развития правил дорожного движения.	10
1.4. Регулирование дорожного движения.	11
Глава 2. Теоретические основы агрессивности и внимания.	13
2.1 Агрессия.	13
2.2 Общее понятие о внимании.	15
Глава 3. Практическое исследование взаимосвязи агрессивности и внимания.	20
3.1. Планирование и проведение исследования.	20
3.2. Анализ рынка образовательных услуг по обучению вождению автомобиля и дорожное наблюдение.	24
3.3. Обработка полученных результатов.	28
Заключение.	45
Список использованной литературы.	47
Приложения.	48

Введение

Наше внимание - наш самый ценный ресурс.

То, на что мы обращаем внимание, умножается в наших жизнях¹.

Павел Дуров.

Интенсивность дорожного движения растет с каждым днем. Появляется все больше транспортных средств. Ситуации на дорогах часто бывают сложными. Пробки, недостаточный опыт водителей, спешка, разговор по сотовым телефонам, езда с нарушением правил - поводы при появлении агрессии. Все чаще в средствах массовой информации описывают случаи агрессивного поведения водителя. Участники дорожного движения проявляют не только вербальную агрессию, но и совершают насильственные действия по отношению к друг другу.

Исследование агрессивности на сегодняшний день является сложнейшей социально – психологической задачей. В современной жизни все больше внимания уделяют вопросу индивидуальных особенностей характера и их влияния на различные стороны личности.

На сегодняшний день в Российской Федерации готовится законопроект, который устанавливает ответственность за управление транспортным средством, создающее угрозу возникновения аварийной ситуации (агрессивный метод вождения), планируется рассмотреть на заседании Госдумы в апреле 2016 года.

Как стало известно, сам проект федерального закона «О внесении изменений в статью 12.14 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» был внесен в нижнюю палату Федерального собрания 25 января 2015 года заместителем председателя комитета Госдумы по транспорту Александром Старовойтовым.

В пояснительной записке сообщается, что Государственной Думой в первом чтении ранее был отклонен проект федерального закона № 57721-6 «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях», внесенный депутатами Я.Е.Ниловым, О.А.Куликовым. Законопроектом предусматривалось дополнение главы 12 КоАП РФ новой статьей, **устанавливающей ответственность в виде административного штрафа в размере 2,5 тыс. до 5 тыс. тысяч рублей за управление транспортным средством, создающим угрозу возникновения аварийной ситуации (агрессивный метод вождения).**

Комитетом Госдумы по конституционному законодательству и государственному строительству концепция проекта федерального закона не поддержана ввиду того, что в

¹ <http://www.aforizmov.net/tema/tags/vnimanie/>

Правилах дорожного движения отсутствует определение таких используемых в законопроекте понятий как «опасное маневрирование», «опасное перестроение», «опасное приближение к впереди идущему транспортному средству», «резкое торможение, совершаемое после резкого ускорения», «движение в непосредственной близости». То есть, все те действия, что и составляет «агрессивный метод вождения».

Кроме того, в заключение комитета отмечается, что статьями КоАП РФ 12.14 «Нарушение правил маневрирования» и 12.15 «Нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части дороги, встречного разъезда или обгона» установлена административная ответственность за нарушение правил маневрирования и обгона. Вместе с тем комитет отметил актуальность обозначенной авторами проекта федерального закона проблемы.

Как подчеркивает разработчик новой законодательной инициативы, вносимым проектом федерального закона «О внесении изменений в статью 12.14 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» предлагается усилить административную ответственность за нарушение правил маневрирования, установив административный штраф в размере от 500 до 1 тыс. рублей.

«Нарушение правил маневрирования является результатом легкомысленного поведения водителей, часто приводит к тяжелым последствиям, поэтому предлагаемое усиление ответственности представляется обоснованным. Действующие санкции не создают серьезных гарантий соблюдения правил маневрирования. В силу своей незначительности установленный размер штрафа не обеспечивает профилактического воздействия», - подчеркивается в пояснительной записке.

Ежегодно в России в результате ДТП погибает около 30 тыс. человек и свыше 250 тыс. участников дорожного движения получают травмы разной тяжести. В основном, это люди трудоспособного возраста от 20 до 40 лет. Одним из факторов большого количества ДТП является нарушение правил маневрирования.

Как считает автор законопроекта, нарушение правил маневрирования является элементом агрессивного вождения. Таким образом, усиление ответственности за данное правонарушение будет способствовать снижению проявлений агрессии на дорогах, окажет профилактическое и дисциплинирующее воздействие на водителей, приведет к снижению ДТП и, как следствие, случаев травматизма и смертельных исходов².

² http://auto.amic.ru/articles/aggressive_driving/

Таким образом, **актуальность** нашего исследования не вызывает сомнения.

В психологии существует уже достаточное количество научных исследований на тему агрессивности, например: взаимосвязь типов акцентуации и агрессивности, психопатии и акцентуации, агрессивность и стиль воспитания и так далее. Мы решили проследить взаимосвязь агрессивности и внимания у водителей и пешеходов. Именно это и определяет **новизну** нашей работы.

Цель: Изучить взаимосвязь агрессивности и внимания у водителей и пешеходов.

Задачи:

1. Проанализировать опыт зарубежной и отечественной литературы по изучаемой теме.
2. Рассмотреть понятия «агрессия», «агрессивность», «враждебность», «внимание», «внимательность» в теории психологии;
3. Спланировать исследование агрессивности и внимательности, осуществить подбор методик в соответствии возрастными особенностями испытуемых
4. Изучить результаты тестирования и анкетирования водителей и пешеходов сравнить полученные данные, определить взаимосвязь агрессивности и внимательности.
5. Изучить рынок образовательных услуг по вождению, сравнить стоимость, длительность, программу обучения. Определить наличие психологических дисциплин.
6. Представить результаты исследования и разработать рекомендации для всех испытуемых.
7. Ознакомить с полученными данными административные и управляющие органы.
8. Оформить результаты исследования и представить статью в газете «Калужский перекресток».
9. Разработать краткий психологический курс для школ вождения, который расскажет о способах минимизации агрессивности и развитию внимания.

Объект исследования: агрессивность.

Предмет исследования: взаимосвязь агрессивности и внимания у водителей и пешеходов.

Гипотеза: у водителя с высокой агрессивностью, объем, распределение и переключение, внимания низкие.

Методы исследования: анализ, анкетирование, тестирование, проектирование.

Методики:

- Авторская анкета.
- Методика диагностики самочувствия, активности и настроения (САН).

- Тест Мюнсберга.
- Методика «Числовой квадрат».
- Опросник Басса-Дарки.

Испытуемые:

- 25 водителей разного пола от 18 – до 50 лет;
- 25 пешеходов разного пола от 18 – до 50 лет;
- 25 испытуемых разного пола от 25 – до 50 лет, которые работают водителями общественного транспорта или работают водителями в организации.

Структура работы: научно-исследовательская работа состоит из введения, трех глав: двух теоретических и практической. В теоретических главах дается общее представление об истории развития дорожного движения, рассказывается от том, что такое агрессивность и внимание и представлены их основные свойства и функции.

В практической главе представлен анализ полученных данных.

Помимо этого работа содержит заключение (в котором представлены выводы по работе и дан прогноз дальнейшей исследовательской деятельности автора), список литературы и приложения.

Глава 1. Из истории развития дорожного движения

1.1 История развития автотранспорта³

Примерно пять тысяч лет назад один китайский император обратил внимание на цветок ветреницы, который под воздействием ветра перекатывался по полю. Так люди изобрели колесо. Позже, во втором тысячелетии до н.э., появились повозки, которые решили многие транспортные проблемы. Стало возможным перевозить тяжелые и громоздкие грузы, быстрее и с большим комфортом передвигались люди.

Первые механические средства передвижения появились задолго до изобретения автомобиля. В древнем Китае строили сухопутные повозки с парусами, которые приводились в движение силой ветра. Так называемые «мускулоходы» были известны уже в Древней Греции. В армии Александра Македонского находилась гигантская, высотой 53 метра, осадная башня, которая передвигалась с помощью мускульной силы воинов, вращавших огромные колеса. Древние греки строили также небольшие, имевшие мускульный привод коляски.

В эпоху Возрождения в Европе появилось очень много интересных конструкций. Среди них был безлошадный экипаж Джованни да Фонтана. Внешне он напоминал крошечный автомобиль, снабженный кузовом с крышей, большими задними и маленькими передними колесами, которые приводились во вращение пассажиром с помощью ручного барабана и простейшей зубчатой передачи. Необыкновенно знаменитой в свое время была машина, сконструированная часовщиком Иоганном Хаумшем в 1469 году для короля Швеции. Передвигался экипаж благодаря внушительной по размерам часовой пружине, завода которой хватало на 45 минут езды.

В 18 веке самобеглые коляски (так называли мускулоходы в России) изготавливались талантливыми русскими умельцами – механиками. В 1752 году крестьянин Нижегородской губернии Шамшуренков изготовил экипаж, который приводился в движение двумя слугами. В 1791 г. самоучка Иван Петрович Кулибин построил по заказу императорского двора «экипаж для праздных людей» - трехколесную педальную повозку, имеющую маховик и трехступенчатую коробку передач, позволяющую изменять скорость движения. Вес экипажа с двумя пассажирами и слугой, который играл роль двигателя, был 500 кг, скорость движения до 10 км/ч.

Неоднократно предпринимались попытки использовать для движения повозок энергию пара. Но первый пригодный для практического применения паромобиль был

³ <http://auto-dnevnik.com/docs/index-2702.html>

построен в 1769 году французским артиллерийским инженером Николя Жозефом Кюньо. По своему замыслу повозка напоминала коня, запряженного в двуколку. Роль коня выполнял медный котел, внутри которого находились топка и дымовая труба. Пара хватало всего лишь на 15-20 минут, после чего надо было остановиться и ждать поднимется давление в котле. Тяжелый, плохо управляемый экипаж во время испытаний постоянно наезжал на стены домов и заборы, вызывая разрушения и нанося немалый урон. В конце концов, экипаж закончил свою поездку печально. Он взорвался с грохотом на весь Париж. Неудачливый изобретатель был арестован, но вскоре его отпустили, так как по этому поводу не было ни одного закона.

С начала 30-х годов прошлого столетия в Великобритании паровые экипажи не только перевозили пассажиров, но и почту. Появились паромобили в Италии, Австрии, Германии, Бельгии. Возможности парового двигателя позволили использовать его для установки в 1835 году на железнодорожный локомотив, который тянул поезд из нескольких вагонов.

Проекты достаточно совершенных паровых автомобилей в 19 веке разработали талантливые русские умельцы Казимир Янкевич и Авксентий Врадий. А в 1874-1875 г.г. на Мальцовском заводе в Калужской губернии были построены 7 паровых тягачей.

Первый бензиновый автомобиль появился в 1886 году, когда немец Карл Бенц построил «Бензиновый дорожный экипаж» и получил на него патент. Испытателем этого автомобиля стала его жена. Автомобиль двигался со скоростью 5-7 км/час.

Первый автомобиль в России построили Е.Яковлев (морской офицер) и Фрезе (горный инженер) в 1896 году. Автомобиль весил 300 кг и мог развить скорость около 20 км/час.

В 1908 году Генри Форд создал первый массовый автомобиль марки «Форд – Т» Это был идеальный автомобиль для массового покупателя тех лет. Машина не требовала регулировок, ее электропроводка не боялась сырости и загрязнений, коробку передач нельзя было сломать даже специально. Было выпущено 15 178 888 машин.

Начался век автомобилизации.

1.2. Строительство дорог

Появление транспорта привело к необходимости строительства дорог. Основная дорожная сеть начинает складываться более 5 тыс. лет назад. В первом тысячелетии до н.э. появляется Великий шелковый путь и дороги государства ацтеков на Американском континенте.

Первую мощеную дорогу начали строить римляне более 2 тысяч лет назад. Это знаменитая Аппиева дорога, которая соединила Рим с Капуей. Ее мостили тысячи рабов. Сначала укладывали два слоя крупных камней, залитых известковым раствором. На это основание укладывали слой камней величиной с кулак, затем слой помельче, величиной с орех. А сверху посыпали дорогу мелко наколотым щебнем. Вдоль дороги через определенное расстояние устанавливали каменные столбы – указатели, прототипы современных дорожных знаков.

В России почти тысячу лет назад через младую Москву уже пролегали тракты на Новгород, Рязань, Суздаль, Владимир. От яма к яму неслись ямские упряжки (ям – почтовая станция). Расстояние между ямами составляло 60-70 верст. И это было не случайно. Именно 70 верст – норма суточного пробега лошадей. Так называемый перегон. Через каждые 70 верст коней меняли, как говорили «перекладывали», и сменившийся ямщик и свежая упряжка мчали к следующему яму. Отсюда пошло выражение «езда на перекладных». Благодаря правильной организации дорожной службы, скорость ямских упряжек была невероятной и не раз приводила в восторг путешественников из Западной Европы.

Первые мощеные дороги в России появились лишь в конце 17 века в Москве. Был объявлен царский указ о том, чтобы с каждых десяти дворов жители представили либо по большому камню мерою в аршин, либо по два – в пол-аршина, либо несколько мелких камней, но каждый не мельче гусиного яйца. Но для того, чтобы замостить даже самые главные улицы, этих камней не хватило. Тогда был объявлен новый указ: не пропускать в столицу ни одного приезжего, пока он не сдаст страже у городских ворот три привезенных камня, каждый не меньше гусиного яйца. Так постепенно покрылись булыжными мостовыми улицы Москвы. Что же касается первой государственной дороги в России, то она появилась при Петре 1 и соединила Москву с Петербургом. Ее строительство продолжалось 17 лет. Первая автострада появилась в Италии. Она соединила Милан с Варезе.

Сейчас общая протяженность автомобильных дорог на планете Земля составляет 15 млн. км, в том числе 1 млн. км приходится на Россию. Ежегодно в США строится 100 000 первоклассных автомобильных дорог, а в России – меньше 15 000 км.

В нашей стране и в большинстве стран мира действует правосторонне движение. Откуда пошло это правило? Давным-давно, когда населенные пункты находились на значительных расстояниях, путник, отправляясь в дорогу, обязательно вооружался. В правой руке он держал меч, а в левой – щит. Когда путники встречались, они уступали дорогу, держась правой стороны, так как левой рукой с щитом человек прикрывался,

чтобы в случае нападения не получить ранения, а правой рукой наносил удары. Постепенно такое движение вошло в привычку. Но существует ряд стран с левосторонним движением: Великобритания, Кипр, Индия, Япония, Индонезия, Австралия и т.д. В этих странах левостороннее движение пошло из Англии. Англия – морская держава. В далекие старые времена, когда в устье Темзы, где расположена столица страны – Лондон, прибывало много судов. Они часто сталкивались и тонули. Чтобы отрегулировать движение по Темзе, был издан закон, по которому суда при встрече должны были держаться левой стороны. Этот закон лег впоследствии в основу правил дорожного движения в Англии и ее колониях.

1.3. История развития правил дорожного движения

Рост числа конных экипажей, строительство дорог, увеличение скоростных режимов привели к различным осложнениям на проезжей части. Особенно трудно пришлось пешеходам, которым на дороге вообще не нашлось места. Они чаще других попадали в дорожные происшествия и получали различные травмы.

От прохожих требовалась большая осторожность, чтобы не попасть под колеса проезжающего транспорта. Плохо приходилось пешеходу, если он не успевал вовремя уйти с дороги. И в 1683 г. царь Петр 1 издал указ, который категорически запрещал управление лошадьми с помощью вожжей, а также бить пешеходов бичами. Кучер должен был управлять лошастью сидя на ней верхом, чтобы лучше видеть дорогу.

В марте 1730 года императрица Анна Иоанновна подписала указ, по которому лихачей надлежало задерживать, кучеров в наказание сечь розгами, а с помещиков взимать штраф.

В 1812 году были введены правила, которые устанавливали:

- правостороннее движение;
- ограничение скорости;
- введение номерных знаков экипажам и т.д.

Когда же появились паровые, а затем и бензиновые автомобили, последовали и новые попытки обеспечить безопасность дорожного движения:

- впереди парового экипажа должен идти человек с красным флагом, который и предупреждать встречных о приближении паровика, а также усмирять перепуганных извозчичьих лошадей (Англия);

- не допускать к управлению женщин (Англия);

- скорость движения автомобиля не должна в населенных пунктах превышать скорости пешехода (Франция);

- не ездить после 9 часов вечера (Италия);

- владелец машины обязан заявить полиции накануне, по какой дороге поедет «бензиновая тележка» (Германия);
- не подавать звуковых сигналов на людных перекрестках (Шотландия);
- уступать дорогу конным экипажам (Швеция).

Шли годы, увеличивалось количество транспорта. Задача создания условий безопасности движения требовала своего решения. Уже в 1900 году в России были установлены специальные правила для автоматических экипажей. Так, разрешение на управление мог получить гражданин не моложе 21 года, грамотный и умеющий объясняться по-русски, при успешной сдаче экзамена по вождению. Автомобили должны были иметь номерные знаки, проходить ежегодный технический осмотр и ездить по Москве со скоростью не более 20 верст в час (1 верста – 1,1 км).

Первые Правила дорожного движения были утверждены в нашей стране **10 июня 1920 года**. Они включали в себя основные требования к поведению водителей, а также правила регистрации и технического контроля механических транспортных средств.

В последствии ПДД неоднократно изменялись, дополнялись, приводились в соответствие с требованиями международных нормативных документов.

В настоящее время действуют ПДД, введенные в действие 1 июня 1994 года, хотя и в них уже вносились определенные изменения.

1.4. Регулирование дорожного движения

История регулирования дорожного движения начинается еще с Древнего Рима, когда специально одетые люди работали на оживленных перекрестках и устанавливали очередность проезда конного транспорта. В 1868 году в Лондоне на улице перед зданием Парламента был установлен первый семафор, имевший 2 цвета – красный и зеленый. Обслуживал его слуга в красной ливрее, который при помощи лебедки поднимал и опускал стрелу с цветным знаком. Потом к этому семафору добавили газовые фонари. Сигнал стал виден и в темное время суток. Просуществовал он недолго: произошел взрыв газа, пострадал регулировщик, и семафор на многие годы был заменен специально обученным человеком – регулировщиком.

Но увеличение числа транспорта предъявляло свои требования. Без средств регулирования обойтись было невозможно. И в 1914 году в США появился первый электрический светофор. Управлялся он вручную и имел два цвета: красный и зеленый. Функции желтого сигнала выполнял предупредительный свисток полицейского.

В 1929 году в Москве установили первый в нашей стране светофор с тремя сигналами. Он представлял собой круг, разделенный на три сектора: красный, желтый и зеленый. По кругу, как по циферблату часов, двигалась стрелка. Управлял таким

светофором специально приставленный к нему регулировщик. А через год на пересечении двух московских улиц уже красовался трехцветный электрический светофор с ручным управлением.

Для упорядочения дорожного движения применялись и дорожные знаки. Впервые в 1909 году Парижской конвенцией были утверждены четыре предупреждающих знака: «Извилистая дорога», «Пересечение с железной дорогой», «Неровная дорога», «Пересечение дорог». Они были черного цвета с белыми символами, устанавливались за 250 метров до опасного места.

В 1931 году число дорожных знаков увеличилось до 26, и они впервые стали классифицироваться по трем группам: предупреждающие, предписывающие, указательные.

В 1968 году на Венской конференции удалось унифицировать (привести к единой форме) систему дорожной сигнализации. Все страны, ее подписавшие, должны были перейти на систему знаков с символами. Увеличено количество знаков до 98⁴.

⁴ <http://auto-dnevnik.com/docs/index-2702.html>

Глава 2. Теоретические основы агрессивности и внимания

2.1. Агрессия

Агрессивность именно потому и возникает, что люди теряют ощущение жизни как таковой, утрачивают связь с простейшими ценностями жизни.

Г. Белль

Различные авторы в своих исследованиях по-разному определяют агрессию и агрессивность: как врожденную реакцию человека для «защиты занимаемой территории» (Лоренц, Ардри); как стремление к господству (Моррисон), реакцию личности на враждебную человеку окружающую действительность (Хорни, Фромм). Очень широкое распространение получили теории, связывающие агрессию и фрустрацию (Маллер, Дуб, Доллард).

Рассматривая специфические особенности наших чувств, следует, прежде всего, отметить, что они носят личностный характер. Это означает, что в них отражается значимость предметов и явлений для данного человека в определенной ситуации. Чем бы человек не занимался – все вызывает у него определенные чувства, выражающиеся в переживаниях. Поэтому что-то нравится, а что-то вызывает недовольство, агрессию.

Агрессия (лат. *aggressio* - нападение) — мотивированное деструктивное поведение, противоречащее нормам сосуществования людей, наносящее вред объектам нападения, приносящее физический ущерб людям или вызывающее у них психологический дискомфорт [1]. Агрессивное поведение служит формой отреагирования физического и психического дискомфорта, стрессов, фрустраций. Кроме того оно может выступать в качестве средства достижения какой-либо значимой цели, в том числе повышения собственного статуса за счет самоутверждения.

Свидетельство неблагоприятной тенденции в развитии характера - чрезмерно выраженная агрессивность человека. **Агрессивность** (лат. *aggressio* — *нападать*) — устойчивая характеристика субъекта, отражающая его предрасположенность к поведению, целью которого является причинение вреда окружающему, либо подобное аффективное состояние (гнев, злость).

Следовательно, под **агрессивностью** понимается свойство личности, характеризующееся наличием деструктивных тенденций, в основном в области субъектно-объектных отношений. Агрессивность имеет количественную и качественную характеристики, а также различную степень выраженности. Чрезмерное ее развитие начинает определять весь облик личности, которая может стать конфликтной, неспособной на сознательную кооперацию [4].

Агрессивные проявления можно разделить на два типа: мотивационная агрессия (как самооценność) и инструментальная (как средство). Практических психологов в большей степени должна интересовать мотивационная агрессия как прямое проявление реализации присущих личности деструктивных тенденций. Определив уровень таких деструктивных тенденций, можно с большой степенью вероятности прогнозировать возможность проявления мотивационной агрессии. Одной из подобных диагностических процедур является опросник Басса-Дарки [9].

А. Бассе, воспринявший ряд положений своих предшественников, разделил понятия агрессии и **враждебность** и определил последнюю как: "...*реакцию, развивающую негативные чувства и негативные оценки людей и событий*". Создавая свой опросник, дифференцирующий проявления агрессии и враждебности, **А. Бассе и А. Дарки** выделили следующие *виды реакций*:

- 1. Физическая агрессия** – использование физической силы против другого лица.
- 2. Косвенная** – агрессия, окольным путем направленная на другое лицо или ни на кого не направленная.
- 3. Раздражение** – готовность к проявлению негативных чувств при малейшем возбуждении (вспыльчивость, грубость).
- 4. Негативизм** – оппозиционная манера в поведении от пассивного сопротивления до активной борьбы против установившихся обычаев и законов.
- 5. Обида** – зависть и ненависть к окружающим за действительные и вымышленные действия.
- 6. Подозрительность** – в диапазоне от недоверия и осторожности по отношению к людям до убеждения в том, что другие люди планируют и приносят вред.
- 7. Вербальная агрессия** – выражение негативных чувств как через форму (крик, визг), так и через содержание словесных ответов (проклятия, угрозы).
- 8. Чувство вины** – выражает возможное убеждение субъекта в том, что он является плохим человеком, что поступает зло, а также ощущаемые им угрызения совести [18].

Подводя итоги литературного обзора, сделаем следующие **ВЫВОДЫ** об истории развития изучаемых нами объектов исследования:

Петр Борисович Ганнушкин разработал учение о патологическом характере. Им была предложена следующая классификация: циклоиды, астеники, неустойчивые, антисоциальные, конституционально-глупые. Также были описаны дополнительные подгруппы: депрессивные, возбудимые, эмоционально-лабильные, неврастеники, психастеники, мечтатели, фанатики, патологические лгуны [17].

Карл Леонгард разработал одну из первых типологий характеров, введя в науку концепцию акцентуированных личностей. Эта концепция имеет много общего с предложенной ранее идеей «латентных психопатий» (П. Б. Ганнушкин, 1933 г), однако развита в самостоятельное учение [15].

В 1977 году Андрей Евгеньевич Личко на основе работ Леонгарда и классификации психопатий Петра Борисовича Ганнушкина развил концепцию и начал использовать словосочетание «акцентуация характера», считая личность слишком комплексным понятием для акцентуаций [6].

А. Бассе, воспринявший ряд положений об агрессии своих предшественников, разделил понятия агрессии и враждебности и определил последнюю как: "...реакцию, развивающую негативные чувства и негативные оценки людей и событий". Создавая свой опросник, дифференцирующий проявления агрессии и враждебности, А. Бассе и А. Дарки выделили 8 видов таких реакций [5].

2.2. Общее понятие о внимании

Внимание - это особое свойство человеческой психики. **Внимание** - сосредоточенность и направленность психической деятельности на определенный объект⁵. Оно не существует самостоятельно - вне мышления, восприятия, работы памяти, движения. Нельзя быть просто внимательным - можно быть внимательным, только совершая какую-либо работу. Поэтому **вниманием** называют избирательную направленность сознания на выполнение определенной работы.

Внимательность - направление внимания на то, чтобы присутствовать в настоящем моменте. [15].

Формы проявления внимания многообразны. Оно может быть направлено на работу органов чувств (зрительное, слуховое и т.п. внимание), на процессы запоминания, мышления, на двигательную активность. Принято считать, что существуют три типа внимания: произвольное, непроизвольное и послепроизвольное.

Интересные и противоречивые свойства внимания привлекали к нему взгляды многих ученых, которые по-разному объясняли происхождение и сущность внимания. Н.Н. Ланге выделил такие основные подходы к проблеме внимания:

1. Внимание как результат двигательного приспособления. Раз мы можем произвольно переносить внимание с одного предмета на другой, то внимание невозможно без мускульных движений. Именно движения приспособляют органы чувств к условиям наилучшего восприятия.

⁵ <http://azps.ru/articles/proc/proc5.html#>

2. Внимание как результат ограниченности объема сознания. Не объясняя, что они понимают под “объемом сознания” и какова его величина, И. Герберт и У. Гамильтон считают, что более интенсивные представления вытесняют или подавляют менее интенсивные.

3. Внимание как результат эмоции. Эта теория, особенно развитая в английской ассоциационной психологии, указывает на зависимость внимания от интересности представления. Дж. Миль указывал: “Иметь приятное или тягостное или идею и быть к ним внимательным - это одно и то же”. Внимание как результат апперцепции, т.е. как результат жизненного опыта индивида.

4. Внимание как особая активная способность духа. Некоторые психологи принимают внимание за первичную и активную способность, происхождение которой необъяснимо.

5. Внимание как усиление нервного раздражителя. - внимание обусловлено увеличением местной раздражительности центральной нервной системы.

6. Теория нервного подавления объясняет основной факт внимания - преобладание одного представления над другим - тем, что лежащий в основе первого физиологический нервный процесс задерживает или подавляет физиологические процессы, лежащие в основе других представлений и движений, результатом чего является факт особой концентрации сознания [18].

Среди отечественных психологов П.Я. Гальперин выдвинул оригинальную трактовку внимания. Основные положения его концепции заключаются в следующем:

– внимание является одним из моментов ориентировочно-исследовательской деятельности и представляет собой психологическое действие, направленное на содержание образа, мысли, другого феномена, имеющегося в данный момент в психике человека;

– по своей функции внимание представляет контроль за этим содержанием. В каждом действии человека есть ориентировочная, исполнительская и контрольная части;

– в отличие от действий, направленных на производство определенного продукта, деятельность контроля, или внимание, не имеет отдельного особого результата;

– с точки зрения внимания, как деятельности психического контроля, все конкретные акты внимания - и произвольного и непроизвольного - являются результатом формирования новых умственных действий.

Все эти теории опираются на реальные факты, но абсолютизируя выделенные феномены, они игнорируют все остальные проявления. Правильно понять феномен внимания можно лишь в совокупности всех его свойств.

Итак, **внимание** - направленность и сосредоточенность сознания на каком-либо реальном или идеальном объекте, предполагающие повышение уровня сенсорной, интеллектуальной или двигательной активности индивида.

Виды внимания

По своему происхождению и способам осуществления обычно выделяют два основных вида внимания: непроизвольное и произвольное.

Непроизвольное внимание, наиболее простое и генетически исходное, называют также пассивным, вынужденным, так как оно возникает и поддерживается независимо от стоящих перед человеком целей. Деятельность захватывает человека в этих случаях сама по себе, в силу своей увлекательности или неожиданности. Человек невольно отдается воздействующим на него предметам, явлениям, выполняемой деятельности. Стоит нам услышать по радио интересную новость, как мы невольно отвлекаемся от работы и прислушиваемся. Возникновение непроизвольного внимания связано с различными физическими, психофизиологическими и психическими причинами. Эти причины тесно связаны между собой, но их для удобства можно разделить условно на категории. К первой группе причин относятся характер и качество раздражителя, прежде всего его сила или интенсивность. Ко второй группе причин, вызывающих непроизвольное внимание, относятся те внешние раздражители, которые соответствуют внутреннему состоянию человека, и прежде всего имеющимся у него потребностям. Так, сытый и голодный человек будут по-разному реагировать на разговор о пище. Третья группа причин связана с общей направленностью личности. Именно по этому, идя по одной и той же улице, дворник обратит внимание на мусор, архитектор или художник - на красоту здания.

Произвольное внимание управляется сознательной целью. Оно тесно связано с волей человека и выработалось в результате трудовых усилий, поэтому его еще называют волевым, активным, преднамеренным. Приняв решение заняться какой-нибудь деятельностью, мы выполняем это решение, сознательно направляя наше внимание даже на то, что нам неинтересно в данную минуту, но чем необходимо заниматься. Основной функцией произвольного внимания является активное регулирование протекания психических процессов.

Ряд психологов выделяют еще один вид внимания, который, подобно произвольному, носит целенаправленный характер и требует первоначальных волевых

усилий, но затем человек как бы “входит” в работу: интересными и значительными становятся содержание и процесс деятельности, а не только ее результат. Такое внимание было названо Н. Ф. Добрыниным послепроизвольным. Возьмем студента, который решает трудную математическую задачу. Первоначально она его может совсем не увлекать. Он берется за нее только потому, что ее нужно сделать. Студенту приходится возвращать себя к решению постоянными усилиями. Но вот решение начато, правильный ход намечается, задача становится более понятной. Студент все больше увлекается ею, она его захватывает, он перестает отвлекаться: задача стала для него интересной. Внимание из произвольного стало как бы непроизвольным.

Основные свойства внимания

Внимание означает связь сознания с определенным объектом, его сосредоточенность на нем. Особенности этой сосредоточенности определяют свойства внимания. К ним относятся: устойчивость, концентрация, распределение, переключение и объем внимания.

Устойчивость - это временная характеристика внимания, длительность привлечения внимания к одному и тому же объекту. Устойчивость может определяться периферическими и центральными факторами. В тех случаях, когда содержание

предмета внимания не дает возможности для дальнейшего его изучения, мы легко отвлекаемся, наше внимание колеблется. Устойчивость внимания зависит от целого ряда условий. К числу относятся: особенности материала, степень его трудности, знакомства с ним, отношения к нему со стороны субъекта, а также от индивидуальных особенностей личности.

Сосредоточенность внимания (противоположное качество) проявляется в различиях, которые имеются в степени концентрированности внимания на одних объектах и его отвлечении от других. Сосредоточенность внимания иногда называют концентрацией, и эти понятия рассматриваются как синонимы. А. А. Ухтомский полагал, что концентрация внимания связана с особенностями функционирования доминантного очага возбуждения в коре головного мозга.

Под **распределением** внимания понимают субъективно переживаемую способность человека удерживать в центре внимания определенное число разнородных объектов одновременно. Именно эта способность позволяет совершать сразу несколько действий, сохраняя их в поле внимания. Вспомним феноменальные способности Юлия Цезаря, который мог делать одновременно семь не связанных между собой дел. Однако, как показывает практика, человек способен выполнить только

один вид сознательной психической деятельности, а субъективное ощущение одновременности выполнения нескольких обязано быстрому последовательному переключению с одной на другую.

Переключение означает сознательное и осмысленное перемещение внимания с одного объекта на другой. В целом переключаемость внимания означат способность быстро ориентироваться в сложной, изменяющейся ситуации. Легкость переключения внимания у разных людей различна и зависит от целого ряда условий. Это, прежде всего соотношение между предшествующей и последующей деятельностью и отношение субъекта к каждой из них. Чем интереснее деятельность, тем легче на нее переключиться, и наоборот. Переключаемость внимания принадлежит к числу хорошо тренируемых качеств.

Объем внимания – это такая его характеристика, которая определяется количеством информации, одновременно способной сохраняться в сфере повышенного внимания человека. Важной и определяющей его особенностью является то, что он практически не поддается регулированию при обучении и тренировке. Объем внимания является изменчивой величиной, зависящей от того, насколько связано между собой содержание, на котором сосредотачивается внимание, и от умения осмысленно связывать и структурировать материал [11].

Глава 3. Практическое исследование взаимосвязи агрессивности и внимания у водителей и пешеходов

3.1. Планирование исследования

*Нет лучшей зарядки для исследователя, чем каждое утро перед
завтраком перетряхивать свою любимую гипотезу.*

К. Лоренц

Цель: Изучение взаимосвязи агрессивности и внимания у водителей и пешеходов.

Задачи:

1. Проанализировать опыт зарубежной и отечественной литературы по изучаемой теме.

2. Рассмотреть понятия «агрессия», «агрессивность», «враждебность», «внимание», «внимательность» в теории психологии;

3. Спланировать исследование агрессивности и внимательности, осуществить подбор методик в соответствии возрастными особенностями испытуемых

4. Изучить результаты тестирования и анкетирования водителей и пешеходов сравнить полученные данные, определить взаимосвязь агрессивности и внимательности.

5. Изучить рынок образовательных услуг по вождению, сравнить стоимость, длительность, программу обучения. Определить наличие психологических дисциплин.

6. Представить результаты исследования и разработать рекомендации для всех испытуемых.

7. Ознакомить с полученными данными административные и управляющие органы.

8. Оформить результаты исследования и представить статью в газете «Калужский перекресток».

9. Разработать краткий психологический курс для школ вождения, который расскажет о способах минимизации агрессивности и развитию внимания.

Объект исследования: агрессивность.

Предмет исследования: взаимосвязь агрессивности и внимания у водителей и пешеходов.

Гипотеза: у водителя с высокой агрессивностью, объем, распределение и переключение, внимания низкие.

Методы исследования: анализ, анкетирование, тестирование, проектирование.

Методики:

- Авторская анкета.

- Методика диагностики самочувствия, активности и настроения (САН).
- Тест Мюнсберга.
- Методика «Числовой квадрат».
- Опросник Басса-Дарки.

Испытуемые:

- 25 водителей разного пола от 18 – до 50 лет;
- 25 пешеходов разного пола от 16 – до 50 лет;
- 25 испытуемых разного пола от 25 – до 50 лет, которые работают водителями общественного транспорта или работают водителями в организации.

Описание методик

1. Авторская анкета (приложение 1).

Для водителей и пешеходов нами были разработаны анкеты, которые содержали 22 вопроса для водителей и 16 – для пешеходов. Часть вопросов предлагали варианты ответов, часть направлены на сбор информации

2. Методика диагностики самочувствия, активности и настроения (приложение 2).

Методика САН является разновидностью опросников состояний и настроений. Разработан В.А.Доскиным, Н.А.Лаврентьевой, В.Б.Шарай, М.П.Мирошниковым в 1973 г. При разработке методики авторы исходили из того, что три основные составляющие функционального психоэмоционального состояния — самочувствие, активность и настроение могут быть охарактеризованы полярными оценками, между которыми существует континуальная последовательность промежуточных значений. Самочувствие – это комплекс субъективных ощущений, отражающих степень физиологической и психологической комфортности состояния человека, направление мыслей чувств и т.п. Самочувствие может быть представлено в виде некоторой обобщающей характеристики (плохое/хорошее самочувствие, бодрость, недомогание и т.п), а также может быть локализовано по отношению к определенным формам ощущения (ощущение дискомфорта в различных частях тела).

Активность – 1) всеобщая характеристика живых существ, их собственная динамика как источник преобразования или поддержания жизненно значимых связей с окружающей средой, имеющее свою иерархию: химическая, физическая нервная психическая активность, активность сознания, личности, группы, общества; 2) одна из сфер проявления темперамента которая определяется интенсивностью и объемом взаимодействия человека с физической и социальной средой. По этому параметру

человек может быть инертным, пассивным, спокойным, инициативным, активным или стремительным.

Настроение — сравнительно продолжительные, устойчивые состояния человека которое может быть представлено как 1) эмоциональный фон (приподнятое, подавленное) т.е. являться эмоциональной реакцией не на непосредственные последствия конкретных событий, а на их значение для субъекта в контексте общих жизненных планов, интересов и ожиданий; 2) четкое идентифицируемое состояние (скука, печаль, тоска, страх, увлеченность, радость, восторг и пр.). Настроение в отличие от чувств всегда направлено на тот или иной объект. Настроение, будучи вызванным определенной причиной, конкретным поводом, проявляется в особенностях эмоционального отклика человека на воздействия любого характера.

Инструкция: «Вам предлагается описать свое состояние в настоящий момент, с помощью таблицы, состоящей из 30 полярных признаков. Вы должны в каждой паре выбрать ту характеристику, которая наиболее точно описывает Ваше состояние, и отметить цифру, которая соответствует степени (силе) выраженности данной характеристики».

Материалы: ручка, бланк ответов, ключ, калькулятор

Обработка результатов

При обработке результатов исследования оценки пересчитываются в «сырые» баллы от 1 до 7 (крайняя степень выраженности негативного полюса пары оценивается в 1 балл, а крайняя степень выраженности позитивного полюса пары — в 7). При этом нужно учитывать, что полюса шкал постоянно меняются.

Полученные баллы группируются в соответствии с ключам в три категории и подсчитывается количество баллов по каждой из них.

- Самочувствие: 1, 2, 7, 8, 13, 14, 19, 20, 25, 26.
- Активность: 3, 4, 9, 10, 15, 16, 21, 22, 27, 28.
- Настроение: 5, 6, 11, 12, 17, 18, 23, 24, 29, 30.

Полученные результаты по каждой категории делятся на 10.

Интерпретация

Средний балл шкалы равен 4. Оценки, превышающие 4 балла, говорят о благоприятном состоянии испытуемого. Оценки ниже 4 баллов свидетельствуют о неблагоприятном состоянии испытуемого. Оценки состояния лежащие в диапазоне 5,0—5,5 баллов свидетельствуют о нормальном состоянии испытуемого.

Следует учитывать, что при анализе функционального состояния испытуемого важны не только значения отдельных показателей САН, но и их соотношение.

3. Тест Мюнсберга *(приложение 3)*.

Методика направлена на определение избирательности и концентрации внимания. Тест разработан немецко-американским психологом Гуго Мюнстербергом (Hugo Munsterberg, 1863–1916). Методику можно использовать при профотборе на специальности, требующие хорошей избирательности и концентрации внимания, а также высокой помехоустойчивости.

Инструкция «Среди буквенного текста имеются слова. Ваша задача - как можно быстрее считывая текст, подчеркнуть эти слова».

Материалы: ручка, бланк ответов, секундомер, ключ, калькулятор

Обработка результатов

Оценивается количество выделенных слов и количество ошибок (пропущенные и неправильно выделенные слова).

Интерпретация

В тексте содержится 25 слов. Хорошим считается результат – 20 и более баллов (желательно без пропуска слов). Низкие показатели - 18 и менее баллов.

4. Методика «Числовой квадрат»⁶ *(приложение 4)*

Методика предназначена для оценки объема распределения и переключения внимания. В квадрате с 25 клетками в случайном порядке расположены числа от 1 до 40. 15 чисел пропущены. Обследуемый должен зачеркнуть в числовом ряду числа, отсутствующие в квадрате. Время на работу — 1,5 минуты.

Инструкция «Перед вами квадрат с 25 числами и числовой ряд из 40 чисел. Вам необходимо за 1,5 минуты зачеркнуть в числовом ряду числа, отсутствующие в квадрате».

Материалы: ручка, бланк ответов, секундомер, ключ, калькулятор.

Обработка результатов

При обработке подсчитывается количество правильных ответов (пропуск, исправление — ошибка).

Интерпретация

Если испытуемому удалось зачеркнуть менее 10 цифр, то объем распределения его внимания целесообразно развивать. Если зачеркнуто более 10 цифр, то объем распределения внимания достаточно высок. Способности испытуемого помогают справляться с задачами, требующими оптимального распределения внимания.

5. Опросник Басса-Дарки *(приложение 5)*

⁶ Карелин А. Большая энциклопедия психологических тестов. - М.: Эксмо, 2007. - 416 с. (с. 217)

Данный личностный опросник, разработан А. Бассом и А. Дарки в 1957 г. и предназначен для диагностики агрессивных и враждебных реакций.

Тест состоит из 75 утверждений, на которые испытуемый должен ответить «да» или «нет».

Инструкция: «Внимательно прослушайте утверждения. Если вы согласны с утверждением, то ставьте знак «+», если нет, ставьте знак «-»»

Материалы: ручка, бланк ответов, ключ, калькулятор

Обработка результатов

А. Басе и А. Дарки выделили следующие *виды реакций*:

1. Физическая агрессия – использование физической силы против другого лица.
2. Косвенная – агрессия, окольным путем направленная на другое лицо или ни на кого не направленная.
3. Раздражение – готовность к проявлению негативных чувств при малейшем возбуждении (вспыльчивость, грубость).
4. Негативизм – оппозиционная манера в поведении от пассивного сопротивления до активной борьбы против установившихся обычаев и законов.
5. Обида – зависть и ненависть к окружающим за действительные и вымышленные действия.
6. Подозрительность – в диапазоне от недоверия и осторожности по отношению к людям до убеждения в том, что другие люди планируют и приносят вред.
7. Вербальная агрессия – выражение негативных чувств как через форму (крик, визг), так и через содержание словесных ответов (проклятия, угрозы).
8. Чувство вины – выражает возможное убеждение субъекта в том, что он является плохим человеком, что поступает зло, а также ощущаемые им угрызения совести [18].

Интерпретация

Нормой агрессивности является величина ее индекса, равная 21 ± 4 , а враждебности – $6,5-7 \pm 3$. При этом обращается внимание на возможность достижения определенной величины, показывающей степень проявления агрессивности.

3.2. Анализ рынка образовательных услуг

по обучению вождению автомобиля и дорожное наблюдение

Первым этапом исследования стал анализ рынка образовательных услуг по обучению вождению.

На сегодняшний день в Калуге 9 автошкол.

Стоимость обучения варьируется от 11 до 23 тыс. рублей.

Длительность обучения от 3 мес. до 1 года.

Основными дисциплинами для изучения являются знания ПДД и устройство автомобиля. К сожалению ни у одной автошколы не представлены психологические курсы, следовательно, нигде будущих водителей не обучают тому, как вести себя в различных дорожных ситуациях: как справиться со страхом, как сориентироваться и вести себя в случае аварии, как развивать внимание и снизить агрессивность, не учат дорожному этикету.

Далее мы проводили наблюдение за поведением водителей на дороге. В течение сентября 2015 года мы выезжали в различные части города Калуги и вели дневник основных нарушений, которые нами были замечены. Всего было 5 выездов различной длительностью в зависимости от интенсивности движения. Результаты представлены в таблице 3.2.1.

Таблица 3.2.1 Карта дорожных наблюдений

Дата	Длительность наблюдения	Результаты наблюдения (Q и виды нарушений)
07.09.2019	с 16.00-до 17.30 Движение в Центре города в будний день	1. Переход дороги пешеходом в неполюженном месте – 7. 2. Передвижение пешехода по проезжей части- 2. 3. Переход пешехода на запрещающий цвет светофора - 2. 4. Пешеход не спешит переходить дорогу, отвлекается, разговаривает по телефону или слушает плеер - 10 5. Опасное маневрирование водителей -21. 6. Разговор водителя за рулем по мобильному телефону - 1. 7. Опасное приближение к впереди идущему транспортному средству -19. 8. Резкое торможение, совершаемое после резкого ускорения -1. 9. Проезд на запрещающий цвет светофора – 20. 10. Использование автомобильного гудка без особой причины - 10. 11. Превышение скорости -2 12. Агрессивное поведение участников движения -7

		В течение часа в городе зафиксировано 5 аварий с участием водителей легковых автомобилей.
12.09.2019	12.00 -13.00 Движение по автомагистрали	<ol style="list-style-type: none"> 1. Превышение скорости выше 90 км/ч – 3. 2. Опасное маневрирование водителей - 0. 3. Опасное приближение к впереди идущему транспортному средству - 2. 4. Резкое торможение, совершаемое после резкого ускорения - 0. 5. Использование автомобильного гудка без особой причины - 1. 6. Агрессивное поведение участников движения – 0. <p>В течение часа на автомагистрали не зафиксировано аварий.</p>
14.09.2019	08.00 – 09.00 Движение в черте города. Час пик	<ol style="list-style-type: none"> 1. Переход дороги пешеходом в неполюженном месте - 8. 2. Передвижение пешехода по проезжей части - 2. 3. Переход пешехода на запрещающий цвет светофора - 2. 4. Опасное маневрирование водителей - 28. 5. Опасное приближение к впереди идущему транспортному средству - 10. 6. Резкое торможение, совершаемое после резкого ускорения -1. 7. Проезд на запрещающий цвет светофора – 35. 8. Использование автомобильного гудка без особой причины – 15. 9. Превышение скорости – 0. 10. Агрессивное поведение участников движения – 10. <p>В течение часа в городе зафиксировано 2 аварии с участием водителей легковых автомобилей.</p>
16.09.2019	17.00 – 18.30 Движение в черте города. Час пик	<ol style="list-style-type: none"> 1. Переход дороги пешеходом в неполюженном месте -5. 2. Передвижение пешехода по проезжей части - 8.

		<p>3. Переход пешехода на запрещающий цвет светофора - 4.</p> <p>4. Опасное маневрирование водителей - 27.</p> <p>5. Опасное приближение к впереди идущему транспортному средству -19.</p> <p>6. Резкое торможение, совершаемое после резкого ускорения -8.</p> <p>7. Проезд на запрещающий цвет светофора -12</p> <p>8. Использование автомобильного гудка без особой причины - 10.</p> <p>9. Превышение скорости -1.</p> <p>10. Агрессивное поведение участников движения – 14.</p> <p>В течение часа в городе зафиксировано 6 аварий с участием водителей легковых автомобилей, дорожного транспорта, такси.</p>
24.09.19	<p>08.00 – 09.00</p> <p>Движение в Центре города в выходной день.</p>	<p>1. Переход дороги пешеходом в непопозанном месте - 0.</p> <p>2. Передвижение пешехода по проезжей части-10.</p> <p>3. Переход пешехода на запрещающий цвет светофора - 1.</p> <p>4. Опасное маневрирование водителей - 4.</p> <p>5. Опасное приближение к впереди идущему транспортному средству - 0.</p> <p>6. Резкое торможение, совершаемое после резкого ускорения - 0</p> <p>7. Проезд на запрещающий цвет светофора -1.</p> <p>8. Использование автомобильного гудка без особой причины -2.</p> <p>9. Превышение скорости – 5.</p> <p>10. Агрессивное поведение участников движения -0</p> <p>В течение часа в городе не зафиксировано аварий</p>

Дорожная карта отражает следующие факты.

Мы заметили, что гудок использовался водителями в следующих случаях:

- желание обогнать – требование, чтобы пропустили, хотя часто обгон не имел смысла, так как тут же этот автомобиль наталкивался либо на светофор, либо обгонял, а после парковался к обочине слева, обгон совершался с выездом на встречную полосу с пересечением сплошной линии;
- простой на светофоре более 4 секунд;
- с целью поторопить водителя, который пропускает пешехода;
- в случае недовольства стилем вождения другого водителя;
- приветствия другого автотранспорта;
- без видимой причины.

Также мы следили за скоростью и отмечали, что при движении 60 км в час в некоторых случаях были ситуации обгона нашего автомобиля и дальнейшее стремительное отдаление обогнавшего нас автотранспорта.

Нами были замечено следующее агрессивное поведение водителей: размахивание руками и нецензурная брань, выход водителя из автомобиля и крик на объект раздражения, резкое подрезание с применением гудка. К счастью, мы не были свидетелями случаев физической агрессии водителей.

Движение по автомагистрали было более спокойным, чем езда в черте города, где в час пик водители становились более агрессивными.

За 6 часов наблюдений мы стали свидетелями 13 аварий.

Таким образом, поведение водителя зависит от ситуации на дороге. В пробках чаще наблюдается агрессивное поведение водителей, опасное маневрирование, опасная близость транспорта, использование автомобильного гудка, а если дорога свободна, чаще превышает скорость.

3.3. Обработка полученных результатов

Результаты анкетирования

Для водителей и пешеходов нами были разработаны анкеты, которые содержали 22 вопроса для водителей и 16 – для пешеходов. Часть вопросов предлагали варианты ответов, часть направлены на сбор информации.

По результатам анкетирования свыше 63% всех испытуемых оценивают дорожную ситуацию как удовлетворительную и никто не оценил ее на отлично

Причиной аварии, по мнению пешеходов чаще служат погодные условия, водители видят причину в неисправности транспортного средства. 25% всех испытуемых возлагают ответственность за аварию на водителя.

46% водителей и 31% пешеходов больше всего раздражает, когда другой водитель управляет автомобилем в состоянии алкогольного опьянения. 34% пешеходов заявляют, что раздражаются от того что водители не знают правил.

Помимо этого мы выяснили, что и водители, и пешеходы – 75% опрошенных в случае неправомерного поведения участников дорожного движения предпочитают не обращать на это внимания. Все испытуемые считают внимательность – важным качеством, которым должен обладать водитель. 79% испытуемых считают, что у агрессивных водителей снижается внимание. Лишь 30% думают, что водители и пешеходы настроены друг к другу враждебно.

Таблица 3.3.1 Тест Мюнсберга (водители)

№ Испытуемого	Результат	Показатель
№1	23	О
№2	25	О
№3	20	Х
№4	21	О
№5	23	О
№6	18	О
№7	20	Х
№8	24	О
№9	21	П
№10	24	О
№11	5	П
№12	20	Х
№13	12	П
№14	21	О
№15	24	О
№16	23	О
№17	3	П
№18	16	П
№19	20	Х
№20	5	П
№21	3	П
№22	20	Х
№23	19	П
№24	23	О
№25	19	Х

О – высокий показатель (11);

Х – норма (6);

П – ниже нормы (8).

Таблица 3.3.2 Тест Мюнсберга (пешеходы)

№ Испытуемого	Результат	Показатель
№1	21	X
№2	24	X
№3	20	X
№4	18	П
№5	17	П
№6	8	П
№7	16	П
№8	24	О
№9	26	О
№10	12	П
№11	23	О
№12	24	X
№13	26	X
№14	25	О
№15	24	О
№16	25	О
№17	17	П
№18	25	О
№19	12	П
№20	10	П
№21	25	О
№22	8	П
№23	18	П
№24	20	X
№25	9	П

О – высокий показатель (8);

X – норма (6);

П – ниже нормы (11).

Таблица 3.3.3 Тест Мюнсберга (проф. водители)

№ Испытуемого	Результат	Показатель
№1	20	X
№2	24	O
№3	21	O
№4	22	O
№5	23	O
№6	19	X
№7	18	X
№8	24	O
№9	21	X
№10	24	O
№11	20	O
№12	20	X
№13	15	П
№14	19	X
№15	20	O
№16	24	O
№17	19	X
№18	18	X
№19	20	X
№20	21	O
№21	24	O
№22	15	П
№23	19	П
№24	22	O
№25	24	O

O – высокий показатель (13);

X – норма (7);

П – ниже нормы (3).

Таблица 3.3.4 Методика САН (Утро. Пешеходы)

№ Испытуемого	Самочувствие	Активность	Настроение	Время опроса
№1	7	6,1	6,9	11:11
№2	7	7	7	11:41
№3	4,2	5,6	5,9	10:15
№4	6,9	5,8	3,8	7:20
№5	6,1	5,8	6,9	9:05
№6	4	3,4	2,3	6:30
№7	3,2	7,6	4	9:30
№8	5,8	3,2	6,4	12:00
№9	5,5	4,6	7	10:00
№10	6,3	4	5,9	7:10
№11	6,2	4,7	6,1	10:15
№12	7,6	6,3	7,6	9:30
№13	6,3	4	6,9	10:10
№14	6,2	4,4	5,3	9:30
№15	5,9	5,9	6,3	10:15
№16	6,7	5,4	6,2	7:20
№17	5,9	4	3,2	6:20
№18	7,6	6,3	5,8	10:15
№19	4	5,9	2,1	6:30
№20	3,2	5,8	4	9:30
№21	6,3	6,3	6,3	10:15
№22	6,9	5,4	6,7	9:00
№23	6,3	5,9	5,8	9:30
№24	7,6	5,5	6,3	10:00
№25	5,6	3,1	5,5	10:00

Таблица 3.3.5 Методика САН (Вечер. Пешеходы)

№ Испытуемого	Самочувствие	Активность	Настроение	Время опроса
№1	11,1	4,9	5,3	17:10
№2	5,7	6,4	6,2	17:30
№3	3,7	3,6	6	17:11
№4	3,3	5,3	4,1	17:10
№5	6,2	4,9	6,2	17:03
№6	4,7	4,2	5,2	17:10
№7	4	3,9	4,6	17:10
№8	3,4	3,7	5,3	17:10
№9	2,2	1,6	5	17:00
№10	3,7	4,2	2,1	17:40
№11	6	5,2	6,1	17:30
№12	6,3	6	6,1	17:10
№13	5	4,3	6,7	17:15
№14	3,5	3,6	4	15;10
№15	5,1	4,4	5,7	17:06
№16	3,1	4,6	5,3	17:25
№17	6,1	5,8	5,3	17:10
№18	3,8	3,4	3,7	17:12
№19	2,1	6,5	7,2	17:21
№20	3,1	5,2	4,1	17:58
№21	2,9	2,4	5,3	21:00
№22	5,3	5,1	6,4	17:25
№23	6,5	4,9	5,5	20:30
№24	3,2	5,6	4,3	19:10
№25	4,7	4,2	5,2	20:20

Таблица 3.3.6 Методика САН (Утро. Водители)

№ Испытуемого	Самочувствие	Активность	Настроение	Время опроса
№1	4	8,6	8,9	11:11
№2	9	8	9	11:41
№3	8,6	7,5	9,3	10:15
№4	8,5	5,8	1,1	7:20
№5	9,5	5,8	6,9	9:05
№6	4	2,4	1,1	6:30
№7	3,1	7,6	4	9:30
№8	5,8	3,2	7,2	12:00
№9	5,5	4,6	7	10:00
№10	6,3	4	6,3	7:10
№11	1,2	2,3	1,3	10:15
№12	7,6	6,3	7,6	9:30
№13	6,3	4	6,9	10:10
№14	3,2	4,4	5,3	9:30
№15	1,2	3,2	2,1	10:15
№16	6,7	5,4	6,2	7:20
№17	8,6	4	1,2	6:20
№18	9,2	6,3	5,8	10:15
№19	4	5,9	1	6:30
№20	2,3	5,8	4	9:30
№21	6,3	6,3	6,3	10:15
№22	3,2	5,4	6,7	9:00
№23	8,6	7,8	5,8	9:30
№24	9,6	6,8	6,3	10:00
№25	2,1	3,6	5,5	10:00
№26	5,8	4	6,3	6:30
№27	5,9	4	4	9:30
№28	4	3,9	5,8	6:30

Таблица 3.3.7 Методика САН (Вечер. Водители)

№ Испытуемого	Самочувствие	Активность	Настроение	Время опроса
№1	3.2	5,3	5,3	17:10
№2	6,3	4	3,7	17:30
№3	6,3	3,7	6,3	17:11
№4	4	5,3	3.2	17:10
№5	5,3	5,3	5,3	17:03
№6	7,2	6,3	7,2	17:10
№7	7,2	3.2	7,2	17:10
№8	3.2	3,7	7,2	17:10
№9	3,7	6,3	6,3	17:00
№10	5,3	5,3	4	17:40
№11	5,3	5,3	6,3	17:30
№12	4	3.2	5,3	17:10
№13	7,2	4,4	7,2	17:15
№14	6,3	6,3	7,2	15;10
№15	7,2	4,4	3.2	17:30
№16	7,2	4,4	7,2	17:06
№17	3,7	3,7	7,2	16:40
№18	4,6	6,4	6,3	17:10
№19	6,3	6,4	7,2	17:12
№20	4,6	6,3	3.2	17:21
№21	4,6	4	7,2	17:58
№22	7,2	3,7	7,2	21:00
№23	7,2	6,4	7.5	17:25
№24	4	6,4	6.5	20:30
№25	6,3	7,2	5,3	19:10

Таблица 3.3.8 Методика САН (Утро. Проф.водители)

№ Испытуемого	Самочувствие	Активность	Настроение	Время опроса
№1	4	3,7	4	10:15
№2	3,7	2,4	4	12:21
№3	5,3	4,9	6,2	10:10
№4	5,3	5,1	5,2	7:10
№5	6,3	4,9	4,6	9:00
№6	3,2	5,3	5,3	8:30
№7	3,7	4	4,1	10:30
№8	4,6	5,2	4,3	7:10
№9	4,6	6,5	6,4	10:00
№10	4,6	5,2	5,3	9:10
№11	4,6	4,4	4	10:15
№12	3,7	4,6	4	9:30
№13	3,3	5,8	5,3	10:10
№14	5,3	4,2	3,7	9:30
№15	6,5	6,5	7,2	10:15
№16	5,3	5,2	4,1	7:20
№17	3,7	4,4	4,1	6:20
№18	4,6	4,6	6,2	10:15
№19	3,7	6,3	5,2	6:30
№20	5,3	4,4	4,6	9:30
№21	5,3	5,1	5,3	10:15
№22	5,3	4,4	5	9:00
№23	3,8	4,6	5,3	11:30
№24	5,3	5,1	4,1	10:00
№25	5,3	5,1	5,2	10:00

Таблица 3.3.9 Методика САН (Вечер. Проф.водители)

№ Испытуемого	Самочувствие	Активность	Настроение	Время опроса
№1	6,3	6,3	6,2	19:10
№2	4	2,4	4,2	18:30
№3	4,3	5,8	6,2	17:15
№4	5,3	6,3	5,2	17:10
№5	5,3	5,8	4,6	18:00
№6	4	6,3	6,3	17:10
№7	3,7	4,6	5,3	18:10
№8	3,7	6,3	4,3	19:00
№9	4	5,3	6,4	17:00
№10	3,7	4,1	6,4	18:40
№11	4	5,3	5,3	17:30
№12	3,3	4,6	4,6	17:20
№13	4	6,3	5,8	17:15
№14	5,3	5,2	5,8	20:00
№15	6,5	5,3	6,3	17:01
№16	5,3	6,5	5,1	19:00
№17	4	5,3	5,1	17:30
№18	4,6	5,1	5,3	17:42
№19	3,7	4,4	5,2	18:35
№20	5,3	4,6	5,3	18:50
№21	4,6	6,5	5,3	19:00
№22	4	5,3	6,3	21:15
№23	4	4,6	5,3	18:30
№24	3,8	6,1	4	19:10
№25	4	5,3	5,3	20:10

Таблица 3.3.10 Методика "Числовой квадрат" (пешеходы)

№ Испытуемого	Результат	Кол-во	%
№1	13	7	77.8
№2	9	5	55.6
№3	14	8	88.9
№4	11	6	66.7
№5	14	8	88.9
№6	9	5	55.6
№7	6	4	44.5
№8	14	8	88.9
№9	15	9	100
№10	7	4	44.5
№11	2	0	0
№12	10	6	66.7
№13	5	3	33.4
№14	14	8	88.9
№15	10	6	66.7
№16	15	9	100
№17	5	3	33.4
№18	15	9	100
№19	12	7	77.8
№20	10	6	66.7
№21	8	5	55.6
№22	14	8	88.9
№23	11	6	66.7
№24	2	0	0
№25	5	3	33.4

Высокий показатель (40%);

Норма (44%);

Ниже нормы (16%).

Таблица 3.3.11 Методика "Числовой квадрат" (водители)

№ Испытуемого	Результат	Кол-во	%
№1	11	6	66.7
№2	14	8	88.9
№3	9	5	55.6
№4	13	7	77.8
№5	9	5	55.6
№6	14	8	88.9
№7	14	8	88.9
№8	15	9	100
№9	15	9	100
№10	8	5	55.6
№11	14	8	88.9
№12	10	6	66.7
№13	10	6	66.7
№14	14	8	88.9
№15	10	6	66.7
№16	15	9	100
№17	5	3	33.4
№18	15	9	100
№19	12	7	77.8
№20	10	6	66.7
№21	10	6	66.7
№22	8	5	55.6
№23	14	8	88.9
№24	10	6	66.7
№25	5	3	33.4

Высокий показатель (48%);

Норма (44%);

Ниже нормы (8%).

Таблица 3.3.12 Методика "Числовой квадрат" (проф. водители)

№ Испытуемого	Результат	Кол-во	%
№1	14	8	88.9
№2	11	6	66.7
№3	10	6	66.7
№4	11	6	66.7
№5	14	8	88.9
№6	12	7	77.8
№7	8	5	55,6
№8	14	8	88.9
№9	15	9	100
№10	15	9	100
№11	10	6	66.7
№12	10	6	66.7
№13	8	5	55.6
№14	14	8	88.9
№15	10	6	66.7
№16	15	9	100
№17	14	8	88.9
№18	15	9	100
№19	12	7	77.8
№20	15	9	100
№21	8	5	55.6
№22	14	8	88.9
№23	11	6	66.7
№24	10	6	66.7
№25	10	6	66.7

Высокий показатель (52%);

Норма (48%);

Ниже нормы (0%).

Таблица 3.3.13 Результаты опросника Басса-Дарки (водители)

№ Исп.	Преобладающий вид агрессии	Индекс враждебности	Индекс агрессивности
1.	Негативизм Чувство вины	V=12	A=30
2.	Подозрительность	V=16	A=26
3.	Вербальная агрессия	V=17	A=29
4.	Косвенная агрессия	V=11	A=16
5.	Косвенная агрессия . Подозрительность	V=17	A=22
6.	Вербальная агрессия	V=11	A=24
7.	Раздражение. Вербальная агрессия	V=11	A=25
8.	Физическая агрессия. Негативизм	V=12	A=28
9.	Подозрительность	V=18	A=19
10.	Обида	V=17	A=18
11.	Обида	V=13	A=17
12.	Чувство вины	V= 7	A=21
13.	Негативизм	V=7	A=19
14.	Чувство вины	V=8	A=20
15.	Вербальная агрессия	V=12	A=16
16.	Вербальная агрессия	V=10	A=25
17.	Косвенная агрессия	V=8	A=22
18.	Негативизм	V=10	A=24
19.	Вербальная агрессия. Чувство вины	V=13	A=26
20.	Раздражение	V=8	A=25
21.	Негативизм. Вербальная агрессия	V=10	A=23
22.	Чувство вины	V=12	A=23
23.	Физическая агрессия. Подозрительность	V=14	A=23
24.	Вербальная агрессия	V=12	A=21
25.	Косвенная агрессия. Негативизм. Чувство вины	V=15	A=15

Враждебность	Ниже нормы	Норма	Высокий показатель
Кол-во испытуемых	0	11	14

Агрессивность	Ниже нормы	Норма	Высокий показатель
Кол-во испытуемых	4	13	8

По результатам проведения методики Басса-Дарки у водителей-любителей выявилось, что у **56%** испытуемых показатель враждебности высокий, у 44% - показатель враждебности в норме.

У **52%** водителей-любителей индекс агрессивности в норме, у 32% - выше нормы, а у 16% - ниже нормы.

Самая частая враждебная реакция среди пешеходов (32%) **вербальная агрессия.**

У испытуемых под номерами: **1, 2, 3, 6, 7, 8, 17, 19** – высокий показатель агрессивности, а показатели объема, распределения и переключения внимания выше среднего у **75%** из них.

Таблица 3.3.14 Результаты опросника Басса-Дарки (пешеходы)

№ Испытуемого	Ведущая реакция	Индекс враждебности	Индекс агрессивности
№1	Чувство вины	V=17	A=19
№2	Чувство вины	V=12	A=21
№3	Косвенная агрессия	V=13	A=21
№4	Физическая агрессия	V=12	A=22
№5	Негативизм	V=7	A=21
№6	Негативизм	V=14	A=22
№7	Чувство вины	V=10	A=13
№8	Негативизм. Обида	V=17	A=17
№9	Раздражение. Чувство вины	V=11	A=27
№10	Чувство вины	V=13	A=16
№11	Обида	V=13	A=15
№12	Чувство вины	V=7	A=21
№13	Негативизм	V=7	A=12
№14	Чувство вины	V=15	A=19
№15	Чувство вины	V=12	A=25
№16	Обида	V=7	A=11
№17	Вербальная агрессия	V=12	A=22
№18	Косвенная агрессия	V=7	A=12
№19	Негативизм	V=7	A=12
№20	Чувство вины	V=12	A=19
№21	Чувство вины	V=12	A=26
№22	Чувство вины	V=8	A=11
№23	Раздражение	V=16	A=19
№24	Негативизм	V=13	A=21
№25	Вербальная агрессия	V=8	A=12

Враждебность	Ниже нормы	Норма	Высокий показатель
Кол-во испытуемых	0	10	15

Агрессивность	Ниже нормы	Норма	Высокий показатель
Кол-во испытуемых	10	12	3

По результатам проведения методики Басса-Дарки у пешеходов выявилось, что у **60%** испытуемых показатель враждебности высокий, у 40% - показатель враждебности в норме.

У **48%** пешеходов индекс агрессивности в норме, у 40% - ниже нормы, а у 12% - выше нормы.

Самая частая враждебная реакция среди пешеходов (44%) **чувство вины**.

У испытуемых под номерами: **9, 15, 21** – высокий показатель агрессивности, а показатели объема, распределения и переключения внимания выше среднего.

Таблица 3.3.14 Результаты опросника Басса-Дарки (проф. водители)

№ Испытуемого	Ведущая реакция	Индекс враждебности	Индекс агрессивности
1.	Вербальная агрессия	V=12	A=29
2.	Негативизм	V=15	A=24
3.	Вербальная агрессия	V=7	A=26
4.	Раздражение. Косвенная агрессия	V=10	A=18
5.	Подозрительность	V=13	A=28
6.	Вербальная агрессия	V=11	A=18
7.	Вербальная агрессия	V=11	A=28
8.	Негативизм. Вербальная агрессия	V=12	A=28
9.	Подозрительность	V=18	A=26
10.	Физическая агрессия	V=10	A=17
11.	Физическая агрессия	V=13	A=18
12.	Чувство вины	V=7	A=12
13.	Негативизм	V=7	A=20
14.	Чувство вины	V=8	A=26
15.	Вербальная агрессия	V=8	A=21
16.	Вербальная агрессия	V=10	A=29
17.	Подозрительность	V=8	A=26
18.	Негативизм. Вербальная агрессия.	V=10	A=17
19.	Чувство вины	V=11	A=23
20.	Раздражение	V=12	A=25
21.	Чувство вины	V=10	A=25
22.	Негативизм	V=12	A=28
23.	Косвенная агрессия	V=14	A=29
24.	Вербальная агрессия	V=10	A=21
25.	Вербальная агрессия	V=10	A=25

Враждебность	Ниже нормы	Норма	Высокий показатель
Кол-во испытуемых	0	16	9

Агрессивность	Ниже нормы	Норма	Высокий показатель
Кол-во испытуемых	2	8	14

По результатам проведения методики Басса-Дарки у профессиональных водителей выявилось, что у **64%** испытуемых показатель враждебности в норме, у 36% - показатель враждебности высокий.

У **56%** профессиональных водителей индекс агрессивности высокий, у 36% - в норме, а у 8% - ниже нормы.

Самая частая враждебная реакция среди профессиональных водителей (40%) **вербальная агрессия.**

У испытуемых (40%) под номерами: **1, 5, 8, 9, 10, 14, 16, 17, 20, 22 – высокий показатель агрессивности и высокий показатель объема, распределения и переключения внимания.**

Заключение

Таким образом, нами была достигнута основная цель нашей работы – мы проследили взаимосвязь агрессивности и внимания у водителей и пешеходов.

Для каждого испытуемого мы оформили индивидуальные графики по агрессии (*приложение 6*) и написали рекомендации. Также был разработан обучающий курс по психологии для будущих водителей (*приложение 7*). Готовиться к выпуску статья в газете.

В ходе обработки результатов тестирования, нами были сделаны следующие выводы. По результатам анкетирования свыше 63% всех испытуемых оценивают дорожную ситуацию как удовлетворительную и никто не оценил ее на отлично

Причиной аварии, по мнению пешеходов чаще служат погодные условия, водители видят причину в неисправности транспортного средства. 25% всех испытуемых возлагают ответственность за аварию на водителя.

46% водителей и 31% пешеходов больше всего раздражает, когда другой водитель управляет автомобилем в состоянии алкогольного опьянения. 34% пешеходов заявляют, что раздражаются от того что водители не знают правил.

Помимо этого мы выяснили, что и водители, и пешеходы – 75% опрошенных в случае неправомерного поведения участников дорожного движения предпочитают не обращать на это внимания. Все испытуемые считают внимательность – важным качеством, которым должен обладать водитель. 79% испытуемых считают, что у агрессивных водителей снижается внимание. Лишь 30% думают, что водители и пешеходы настроены друг к другу враждебно.

И у водителей, и у пешеходов самочувствие, активность, настроение в утреннее время находятся в норме. Однако вечером у пешеходов показатели снижаются не сильно, оставаясь в пределах нормы, у водителей-любителей все три показателя – ниже нормы, а у профессиональных водителей в 74% при снижении самочувствия и настроения замечается повышение настроения.

По результатам теста Мюнсберга на определение уровня концентрации внимания у 32% пешеходов, у 52% профессиональных водителей и 44% водителей-любителей уровень концентрации высокий.

Для оценки объема распределения и переключения внимания была проведена методика «Числовой квадрат». У 48% водителей-любителей, 52% профессиональных водителей и у 40% пешеходов объем распределения и переключения внимания – высокие и лишь у 4% водителей и 16% пешеходов ниже среднего.

Высокая враждебность проявляется у 51% испытуемых. Количество испытуемых с высокой агрессивностью среди водителей выше, чем среди пешеходов. И у водителей и у пешеходов чаще доминируют такие враждебные реакции как: вербальная агрессия, раздражение, чувство вины, негативизм.

Таким образом, в ходе исследования, мы выяснили, что у 4% водителей и 16% пешеходов выявилась низкие показатели объема, распределения и переключения внимания из них: у 58% показатель агрессивности ниже нормы, у 42% – в норме, но ни у кого из них высоких показателей. То есть гипотеза о том, что у водителя с высокой агрессивностью, объем, распределение и переключение, внимания низкие **не нашла подтверждения**, так как эта взаимосвязь не наблюдалась. Однако мы обратили внимание на то, что у 19 испытуемых (из 75) при высокой агрессивности объем, переключение и распределение внимания высокие.

Мы определили проблемное поле исследования:

1. Во-первых, это равнодушие участников дорожного движения к тому, что происходит на дороге.
2. Во-вторых, снижение самочувствия, активности, настроения у водителей в конце дня.
3. В-третьих, невысокие показатели концентрации, распределения и переключения внимания у пешеходов.
4. Высокий процент испытуемых с повышенной враждебностью.
5. Низкая ответственность участников дорожного движения за происходящее, взаимное обвинение.

В дальнейшем мы планируем исследовать выявленное проблемное поле и ответить на вопрос о том, почему возникают такие проблемы: найти причины повышенной враждебности и агрессивности, понять почему так часто люди равнодушны и часто обвиняют друг друга и так далее.

*Агрессивность не порождена частной собственностью,
а имеет глубокие основы в психике человека.*

Зигмунд Фрейд

Список используемой литературы

1. Большой психологический словарь. Сост. Мещеряков Б., Зинченко В. Олма-пресс. 2004.
2. Бандура А., Уолтерс Р. Подростковая агрессия. Изучение влияния воспитания и семейных отношений. - М., 1999.
3. Бэрн Р., Ричардсон Д. Агрессия. - СПб., 1997.
4. Ениколопов С. Н. Понятие агрессии в современной психологии // Прикладная психология. 2001. № 1.
5. Карелин А.А. – Психологические тесты 2. – М.: ВЛАДОС, 2005
6. Личко А. Е. Психопатии и акцентуации характера у подростков / Под ред. Ю. Б. Гиппенрейтер, В. Я. Романова. — СПб: Речь, 2009.
7. Левитов Н.Д. “Психология характера”. - М.: изд. ВЛАДОС, 1997.
8. Рогов Е.И. Общая психология. - М.: изд. ВЛАДОС, 1998.
9. Римская Р., Римский С. – Практическая психология в тестах или как научиться понимать себя и других. – М.: АСТ-ПРЕСС, 1999.
10. Новейший психологический словарь. Ростов- на- Дону: Феникс, 2005.
11. Немов Р.С. Психология: учебник для высших учебных заведений непсихологического профиля. М.: Высшее образование, 2007.
12. Семенюк Л. М. Психологические особенности агрессивного поведения подростков и условия его коррекции. Воронеж: Институт практической психологии, 1996.
13. Чепелева Л. М. Решение проблемы агрессивности подростков в школе педагогической поддержки. Краснодар: Просвещение - ЮГ, 2002.
14. Журавлев Д. Подростковая агрессивность - психологическая закономерность или социальный феномен?// Народное образование, № 2, 2003.
15. Гиппенрейтер Ю.Б. Введение в общую психологию. – Москва: ЧеРо, 1996 г.
16. Ганнушкин П. Б. Избранные труды. М., 1964.
17. Психология индивидуальных различий. Тексты / Под ред. Гиппенрейтер Ю.Б., Романова В.Я. М.: Изд-во МГУ, 1982.
18. Хрестоматия по вниманию Автор: Под редакцией А. Н. Леонтьева, А. А. Пузыря и В. Я. Романова. Дата выпуска: 1976 Издательство: Московский Университет.

ПРИЛОЖЕНИЯ

