

## ОПРОСНИК DAX И КОРРЕЛЯТЫ АГРЕССИВНОГО ПОВЕДЕНИЯ У ВОДИТЕЛЕЙ

*О.Н. Ткаченко, В.Б. Дорохов, В.В. Ермолаев*  
Московский государственный гуманитарный университет,  
Российской академии наук институт высшей нервной  
деятельности и Нейрофизиологии РАН, tkachenkoon@gmail.com

**Введение.** Во многих странах набирают популярность исследования агрессивного поведения у водителей. В ряде работ показано, что аффект гнева ведёт к замедлению реакции на опасные ситуации, стереотипным реакциям, утрате концентрации и нарушению правил дорожного движения. Вышесказанное делает актуальной задачу выявления водителей, склонных к привычному аффекту гнева, для дополнительного инструктажа или обучения. На больших выборках такие задачи проще всего решить при помощи опросников.

Во многих странах за последние годы был успешно валидизирован опросник Driving Anger Expression Inventory (DAX). В оригинале этот опросник на 65 вопросов имеет четыре подшкалы: вербальная агрессия, физические проявления агрессии, выражение агрессии при помощи транспортного средства, адаптивная/конструктивная реакция. В ряде исследований, однако, используется сокращённая версия опросника (49 вопросов). Также нередко применяются опросник Driving Anger Scale (DAS) и Driving Behaviour Questionnaire (DBQ). Обычно перечисленные опросники используются совместно с другими психологическими инструментами, выявляющими личностные особенности.

**Цель работы.** В настоящей статье делается попытка обобщить исследования агрессивности посредством опросников на больших выборках водителей, проведённые за последние несколько лет.

1. Одним из самых известных исследователей больших выборок водителей является Sullman M.J.

В исследовании [1] автором был проведён анализ значимости шкал опросника Driving Anger Expression Inventory (DAX) на выборке из 677 водителей, проживающих в Новой Зеландии. Средний возраст опрошенных составлял 30 лет, женщины составили приблизительно 50% выборки. Также использовались опросники Driving Anger Scale (DAS), Trait Anger Scale (TAS), Driving Behaviour Questionnaire (DBQ). Факторный анализ выявил у испытуемых три независимых показателя агрессивности, соответствующих подшкалам опросника: вербальную агрессию, использование транспортного средства для выражения агрессии, адаптивное/конструктивное реагирование. Фактор, соответствующий подшкале опросника «Физические проявления агрессии» (например, сжатие кулаков, стискивание зубов) выделить не удалось. Также показано, что склонность к аффекту гнева положительно коррелирует с частотой потери концентрации на дороге, неоправданными увеличениями скорости, частотой тяжёлых ДТП. При этом обнаружилось, что с возрастом у водителей увеличивается частота конструктивных реакций на потенциально опасные ситуации

В исследовании [2] с участием того же автора приняли участие 549 водителей из Великобритании и Ирландии, приблизительно поровну мужчин и женщин. Были использованы опросники DAX, DAS, Road Rage Questionnaire, Sensation Seeking Questionnaire, Boredom Proneness Scale, Barratt Impulsiveness Scale 15. Была показана существенная корреляция между склонностью к аффекту гнева и агрессивностью на дороге. Кроме того, с аварийностью оказалась скоррелирована шкала импульсивности. Существенной корреляции агрессии на дороге с показателями подверженности скуке и поиском новых ощущений выявлено не было.

В третьем исследовании автора приняли участие 339 водителей из Малайзии (средний возраст 26 лет, 43% женщин). Использовались опросники DAX, DAS, Trait Anger Scale (TAS), Driving Survey, Road rage behavior. Были получены результаты, сходные с таковыми у французской выборки. Показана высокая корреляция факторов DAX с опасными ситуациями (потеря концентрации, утрата контроля над транспортным средством, предаварийные ситуации). По сравнению с исследованиями на водителях более зрелого возраста аварийность и склонность к созданию предаварийных ситуаций в данной группе были выше.

Ещё одно исследование опросника DAX было проведено тем же автором с участием 282 водителей такси из Турции (средний возраст 43 года). Использовались опросники DAX, DAS, DBQ. Процент небольших ДТП и штрафов за последние три месяца не отличался, но это может быть из-за малого промежутка времени, однако обнаружена корреляция предаварийных ситуаций с уровнем агрессии.

2. В исследовании [3] опросник DAX был переведён на французский язык и валидизирован на группе из 314 водителей. Факторный анализ выявил три фактора, хорошо соответствующие трём перечисленным ранее подшкалам DAX (за исключением подшкалы физическая агрессия).

3. В исследовании [4] приняли участие 260 водителей, проживающих в Сербии (средний возраст около 32 лет). Им были предложены опросники DAX, UK driving anger scale (UKDAS) и Personality inventory (NEO-PI-R). Результаты исследования свидетельствуют о том, что шкала нейротизма показывает существенную корреляцию с т.н. реактивной (вызванной ситуацией) агрессией. Кроме того, на агрессивность вождения оказывали влияние такие личностные факторы, как добросовестность (Conscientiousness) и конформность (agreeableness), причём их влияние обнаружилось только в

иерархических моделях. Такие шкалы, как открытость новым впечатлениям и экстраверсия, не показали корреляции с агрессивным поведением на дороге.

4. В работе [5] использовались следующие опросники: демографический, DAS, Driving Vengeance Questionnaire (DVQ), Driving Behavior Survey (DBS), Rosenberg's Self-Esteem Scale, Narcissistic Personality Inventory. В исследовании приняли участие 334 водителя — 102 женщины и 232 мужчины. Средний возраст респондентов также составил около 33 лет. Было показано, что с агрессивным поведением на дороге коррелируют более юный возраст водителя, шкала нарциссизма и нестабильность самооценки. Нарциссизм показал также высокую корреляцию с тревожностью. Авторы отмечают, что корреляция агрессивного вождения с нарциссизмом была показана также на выборках водителей из Польши, Канады и США.

**Выводы.** Анализ исследований позволяет сделать вывод о существенной корреляции трёх шкал опросника DAX (вербальная агрессия, выражение агрессии при помощи транспортного средства, адаптивная/конструктивная реакция) со склонностью опрошенных к аффекту гнева, частотой возникновения аварийных ситуаций и некоторыми личностными особенностями на выборках водителей из стран Европы, США, Канады и Малайзии. По-видимому, не подтверждается гипотеза о возможной связи агрессивного поведения со склонностью к поиску острых ощущений (подшкала опросника «Big Five»). Большинство исследований подтверждает гипотезу об отрицательной корреляции возраста водителя с аварийностью. Данные о гендерных различиях, полученные в различных исследованиях, противоречивы. В трёх из семи исследований авторы высказывают предположение о том, что для большей эффективности следует собирать информацию о ДТП за больший промежуток времени, чем три месяца. В трёх из перечисленных работ авторы делают попытку построить иерархическую модель агрессивного поведения, что позволяет объяснить несколько больший процент дисперсии экспериментальных данных, чем простые модели. В настоящее время такие модели способны объяснить порядка 20% дисперсии исходных данных.

Таким образом, опросник DAX, по-видимому, является устойчивым относительно культурных различий водителей в странах, где проходили исследования, и может быть использован как инструмент выявления агрессивных водителей. Однако результаты иерархического моделирования свидетельствуют, что агрессивное поведение водителей является результатом комплексного взаимодействия нескольких факторов (когнитивного и эмоционального профиля личности, а также ситуации) и должно изучаться именно с таких позиций.

Работа поддержана грантом РГНФ № № 15-06-10881.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Sullman M.J. The expression of anger on the road // *Safety Science*, V. 72, pp.153–159 (2015)
2. Stephens A.N., Sullman M. Trait Predictors of Aggression and Crash-Related Behaviors Across Drivers from the United Kingdom and the Irish Republic // *Risk Analysis* (2015)
3. Villieux A., Delhomme P. Driving anger and its expressions: Further evidence of validity and reliability for the Driving Anger Expression Inventory French adaptation // *Journal of safety research*, V. 41, Is. 5, pp. 417-22 (2010)
4. Jovanović D., Lipovac K., Stanojević P., Stanojević D. The effects of personality traits on driving-related anger and aggressive behaviour in traffic among Serbian drivers // *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, V. 14, Is. 1, pp. 43–53 (2011)
5. Przepiorka A.M., Blachnio A., Wiesenthal D.L. The determinants of driving aggression among Polish drivers // *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, V. 27, pp. 69–80 (2014)