

Психология дорожного стресса и агрессивного поведения в современных зарубежных исследованиях

Петров В.Е.

*Московский государственный психолого-педагогический университет (ФГБОУ ВО МГППУ),
г. Москва, Российская Федерация, г. Москва, Российская Федерация
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7854-4807>, e-mail: v.e.petrov@yandex.ru*

Кокурин А.В.

*Московский государственный психолого-педагогический университет (ФГБОУ ВО МГППУ),
г. Москва, Российская Федерация
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0454-1691>, e-mail: kokurin1@bk.ru*

Назарова А.Ю.

*Государственное образовательное учреждение высшего образования Московской области
Московский государственный областной университет (ГОУ ВО МГОУ), г. Москва, Российская Федерация
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4715-0802>, e-mail: nazarova.alex@yandex.ru*

Статья посвящена анализу зарубежных психологических подходов к феноменологии дорожного стресса и агрессивного поведения водителей. Обсуждается психологическая сущность понятий «дорожный стресс», «дорожный гнев/ярость». Опасное вождение рассматривается в неразрывной взаимосвязи с дорожным стрессом. Агрессия при управлении транспортным средством позиционируется как личностная характеристика и как стрессовая реакция на сложившуюся дорожную ситуацию. Исследуются точки зрения зарубежных специалистов на психологические причины, обуславливающие существование дорожного стресса в форме гнева. Систематизированы подходы к профилактике дорожного стресса. Материал статьи позволяет повысить психологическую культуру водителей, а также выступает информационно-аналитической базой для проведения научных исследований в области психологии безопасности дорожного движения, разработки прикладных вопросов преодоления стресса и агрессии при управлении транспортным средством.

Ключевые слова: дорожный стресс, дорожный гнев, психоэмоциональное состояние водителя, агрессивное вождение, агрессия на дороге, опасное вождение, управление транспортным средством, безопасность дорожного движения.

Для цитаты: Петров В.Е., Кокурин А.В., Назарова А.Ю. Психология дорожного стресса и агрессивного поведения в современных зарубежных исследованиях [Электронный ресурс] // Современная зарубежная психология. 2020. Том 9. № 1. С. 22—28. DOI:10.17759/jmfp.2020090102

Psychology of road stress and aggressive behavior according to modern foreign studies

Vladislav E. Petrov

*Moscow State University of Psychology & Education, Moscow, Russia,
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7854-4807>, e-mail: v.e.petrov@yandex.ru*

Alexey N. Kokurin

*Moscow State University of Psychology & Education, Moscow, Russia,
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0454-1691>, e-mail: kokurin1@bk.ru*

Alexandra Yu. Nasarova

*Moscow Region State University, Moscow, Russia,
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4715-0802>, e-mail: nazarova.alex@yandex.ru*

The article is devoted to the analysis of foreign psychological approaches to the phenomenology of road stress and aggressive behavior. The psychological essence of the concepts of “road stress”, “road anger / rage” is discussed. Dangerous driving is considered inextricably linked to road stress. Aggression when driving a vehicle is positioned as a personal characteristic and as a stressful reaction to the current road situation. The point of view of foreign experts

on the psychological causes of the existence of road stress in the form of anger is investigated. Systematized approaches to the prevention of road stress. The material of the article allows to increase the psychological culture of drivers, and also acts as an informational and analytical base for scientific research in the field of psychology of road safety, the development of applied issues to overcome stress and aggression when driving a vehicle.

Keywords: road stress, road rage, psycho-emotional state of the driver, aggressive driving, road aggression, dangerous driving, driving, road safety.

For citation: Petrov V.E., Kokurin A.V., Nasarova A.Yu. Psychology of road stress and aggressive behavior according to modern foreign studies. *Journal of Modern Foreign Psychology*, 2020. Vol. 12, no. 1, p. 22—28. DOI:10.17759/psyedu.20191102. (In Russ.).

Актуальнейшей проблемой современного общества, активно использующего транспортные средства в личных, социальных, коммерческих, оборонных и иных целях, является обеспечение безопасности дорожного движения. Представители различных отраслей наук (юридических, технических, педагогических, медицинских, социальных, психологических и др.) и практики активно предлагают меры, направленные на поддержание порядка на дорогах, сохранение жизни и здоровья участников дорожного движения, преодоление опасного вождения, дисциплинирование водителей. К решению этих и многих иных вопросов привлекаются достижения практической психологии. Принимая во внимание особую значимость проблемы обеспечения безопасности дорожного движения, а также богатый опыт научных исследований, накопленный в зарубежной психологии, нами был проведен анализ соответствующих психологических подходов к феноменологии дорожного стресса и агрессивного поведения.

Установлено, что психологическая проблематика опасного вождения тесно связана с рядом понятий, в первую очередь, с «опасным управлением транспортным средством», «агрессивным вождением», «дорожным стрессом», «дорожным гневом», «дорожной яростью».

В зарубежной науке и практике (К.С. Дюла и др. [8; 9]; М.Дж. Салман и др. [20; 21; 22]) для идентификации степени опасности управления транспортным средством активно применяются понятия «*dangerous driving*» (опасное вождение) и «*careless driving*» (невнимательная, непредумышленная или неосторожная езда). В терминологический (юридический) оборот в России аналогичное понятие — «опасное вождение» — было введено лишь в 2016 году (Постановление Правительства Российской Федерации от 30.05.2016 № 477 «О внесении изменения в Правила дорожного движения Российской Федерации»). Следует отметить, что и в отечественной, и в зарубежной психологии опасное управление транспортным средством связывается с дорожным стрессом как одной из характеристик психоэмоционального состояния водителей (Л. Шамоа-Нир и М. Козловский [19]; А.Х. Тейлор и др. [23]). Ведущими психологическими проявлениями дорожного стресса являются гнев, ярость, фрустрация. Психологическая обусловленность агрессии «дорожным гневом/яростью» представлены в трудах А.Х. Тейлор, Л. Дорн [23], К.С. Дюла и др. [8; 9], «фру-

страцией» — в исследованиях С. Кайзер и др. [13], Ф.Л. Филипп и др. [15]. Именно эти феномены зачастую становятся предметом зарубежных научных исследований.

Феноменология «дорожный гнев», «дорожная ярость» («*road rage*») как неуважительное отношение водителей к иным участникам дорожного движения берет начало с 90-х годов XX века. В известных Голливудских фильмах «Крестный отец», «Бонни и Клайд», «Криминальное чтиво» и др. демонстрировались сюжеты лихачества и агрессии при управлении транспортным средством. Активное общественное обсуждение поведения экранных персонажей ввело в лексический оборот США и ряда европейских государств понятие «дорожный гнев». Данный феномен носит популярный характер, указывая на особенности поведения водителя за рулем. Однако по причине неточности юридического определения в сфере права за рубежом заявленное понятие используется с существенными ограничениями, что показано в исследовании Р.Ф. Блумквист [2]. Полемизируя с юристами и обывателями, К.С. Дюла и Э.С. Геллер [9] рекомендуют отказаться от использования термина «дорожный гнев» из-за его популистской направленности и правовой несостоятельности. Авторы указывают на необходимость сосредоточиться на бихевиористских характеристиках опасного вождения и таких его проявлениях как намеренные акты агрессии по отношению к другим участникам дорожного движения, негативные эмоции за рулем, склонность к рискованному поведению. Считается, что негативное отношение психологов к феноменологии дорожного гнева обусловлено понятием «цивилизованности» общества и личности (Д. Люптон [14]), мерой свободы и ответственности в поведении.

Несмотря на вполне обоснованную критику применения понятия «дорожный гнев/ярость», в публикациях зарубежных специалистов оно используется достаточно часто, в отличие, например, от отечественной психологической науки и практики.

Как показал проведенный нами анализ литературы, зарубежные исследователи психологических проблем обеспечения безопасности дорожного движения делают акцент на личностных предикторах управления транспортным средством в агрессивном стиле. Так, комментируя результаты научного исследования Д. Деффенбахера, М. Диттман [7], указывает на следую-

щие негативные характеристики проблемных водителей: враждебный настрой по отношению к иным участникам дорожного движения, агрессивность, тревожность, импульсивность. Обосновывается психологический механизм агрессии на дороге как проявление мгновенной и неконтролируемой реакции человека на триггеры дорожной ситуации, что вызывает чувство фрустрации, а соответственно, провоцирует агрессивное поведение за рулем. Водителям с опасным стилем управления транспортным средством, по мнению Э.Р. Дален, Р.П. Уайт [6], характерны личностная склонность к гневу и «погоня» за острыми ощущениями.

Многими исследователями агрессия при управлении транспортным средством представляется как специфическая стрессовая реакция, производная от психоэмоционального состояния, в результате существования которой развивается девиантность поведения водителя. Так, в исследовании 226 водителей Л. Шамоа-Нир и М. Козловский [19] приходят к выводу, что и «агрессивное вождение», и «дорожный гнев» напрямую определяются уровнем наличествующего у водителя стресса. Однако если первый феномен позиционируется как поведение, направленное на разрешение каких-либо частных (стрессорирующих) проблем на дороге, то второй феномен выступает проявлением враждебности как средства снятия стресса, проявления ненависти, враждебности или злости по отношению к иным участникам дорожного движения. Между тем, в работах отмечается [19; 21; 23 и др.], что стрессовые состояния хотя и могут провоцировать совершение дорожно-транспортных происшествий, но прямой взаимосвязи между стрессом и опасным вождением не установлено.

Схожей точки зрения на агрессию как проявления дорожного стресса придерживаются А.Х. Тейлор, Л. Дорн [23], дополняя вышеуказанный подход влиянием (негативным развитием) когнитивных процессов (в первую очередь, вследствие снижения концентрации внимания и критичности оценки дорожной ситуации), а также М.Дж. Салман [21], К.С. Дюла и М.Е. Баллард [8], указывая на поло-возрастную инвариантность стиля управления транспортным средством в состоянии стресса (при этом авторы отмечают, что водители-женщины и пожилые водители имеют некоторую склонность к конструктивным попыткам справиться со стрессом или гневом).

Перспективным направлением в исследовании склонности водителей к агрессивному вождению является разработка методов их вероятностной оценки и прогнозирования. К.С. Дюла и его последователи активно апробируют так называемый Индекс опасного вождения Dula — DDDI (*The Dula Dangerous Driving Index*). С помощью данного оценочного инструмента К.С. Дюла и М.Е. Баллард [8] подтверждается, что водители с высоким уровнем личностного гнева, злости и агрессии демонстрируют большую опасность при управлении транспортным средством. Несколько иного подхода придерживаются Ш. Мина, Р. Верма,

Я.Р.С. Балхара, Ш-Уль-Хасан [17], настаивая на необходимости использования сети Internet для проведения онлайн-опросов по проблемам агрессии за рулем (в т.ч. генерализации и проявлений дорожного гнева).

Активно разрабатываются внешнедиагностические признаки дорожной агрессии и выражения гнева на дороге, которые в понятийном обороте объединяются специальным термином — DAX (*Driving Anger Expression Inventory*). В исследовании К. Вейна и др. [11] применялись опросник «Шкала гнева за рулем» — DAS (*The Driving Anger Scale*) и методика оценки дорожного гнева — DAX (перечень выражений дорожного гнева). Показано, что негативные эмоции (в т.ч. гнев) возникали в стрессовых ситуациях, связанных с продолжительным и значимым нарушением скоростного режима. Одновременно ученые подтвердили тот факт, что отмеченный выше инструментарий может успешно использоваться в работе с водителями. Подтверждение хороших психометрических характеристик DAX находим в работе А.Н. Стивенс и М.Дж. Салман [20]. Отмечается, что водителям с опасным стилем вождения свойственны: персонифицированное физическое и вербальное проявление агрессии, а также использование автомобиля как средства выражения гнева. Схожие сведения присутствуют в работе М.Дж. Салман, Дж. Паксон и А.Н. Стивенс [22]. При этом авторами делается частный, но принципиально важный вывод о том, что женские черты характера, не тождественные полу, индицируют склонность успешно адаптироваться в постоянно меняющихся дорожных ситуациях (т.н. конструктивное дорожное поведение), а маскулинность связывается со склонностью к вербальному выражению гнева и агрессии. Укажем, что гендерная проблематика агрессии за рулем активно дискутируется в научной среде (Э. Бердулат и др. [1]; А.М. Брюэр [3]).

Оценка иными участниками дорожного движения агрессивности управления автотранспортом может проводиться с помощью опросника «Шкала восприятия агрессивного вождения» — PAD (*Perception of aggressive driving Scale*). В исследовании Ф. Алонсо и др. [4] приводится опыт успешного применения указанной методики. По мнению авторов, восприятие агрессивных действий зависит от идентификации с водителем и дорожной ситуацией, а также от его личностных характеристик (в т.ч. харизмы, привлекательности, социального статуса и т.п.).

Выделяются психологические предпосылки агрессивного управления транспортным средством. Так, Э. Бердулат, Д. Вавассори, М.Т. Муньос-Кастре [1] считают, что с опасным вождением интегрируются три предиктора — личностная агрессивность, дорожный гнев и импульсивность. К неординарной можно отнести точку зрения С. Кайзер, Г. Фуриан и Ч. Шлембах [13] на детерминацию дорожной агрессии, а именно — агрессивное поведение водителей объясняется их высокой эмоциональной сдержанностью и служит оправданием собственной агрессии на дорогах. На неспецифические психологические факторы детерми-

нации агрессивного стиля вождения указывают А. Сансоне и Л. Сансоне [18], выделяя смещено-проективную агрессию, психические нарушения, вызванные употреблением алкоголя (наркотиков или иных психотропных средств, препаратов), диссоциальные расстройства личности.

Взаимоотношению между страстью как характеристикой личности и агрессивным вождением посвятили свое исследование Ф.Л. Филипп и др. [15]. По результатам сравнительного анализа показано, что обсессивная страсть к вождению ассоциируется с агрессивным поведением, в то время как сбалансированная страсть с ним не связана. Показатели перечня DAX коррелируют на трех уровнях (сферах): 1) в повседневной жизни водителей, 2) в недавно имевших место реальных случаях поведения за рулем, 3) в лабораторных условиях, воспроизводящих фрустрирующую дорожную обстановку. Авторами делается вывод, что гнев служит медиатором между обсессивной страстью и агрессивным поведением за рулем, что проявляется как в самооценочных показателях, так и в демонстрируемом поведении при управлении транспортным средством (определяется объективными средствами фото- и видео- фиксации).

На основе исследования мнений 77 мотоциклистов г. Сиднея Д. Люптон [14] резюмирует, что дорожный гнев является специфической реакцией водителей на стрессогенность управления транспортным средством в городе из-за перегруженности дорожной сети, а также результатом влияния таких организационных факторов как высокая рабочая нагрузка водителей и дефицит времени (оперативность доставки товара, клиента и т.п.). В публикациях иных зарубежных специалистов также акцентируется внимание на агрессии как на реакции некоторые схожие факторы внешней среды: запредельный дорожный трафик и пройденный дневной километраж (А. Сансоне, Л. Сансоне [18]; Р.Г. Сمارт и др. [16]).

Агрессивное управление транспортным средством связывается личностной невнимательностью и недисциплинированностью водителей. Рассмотрев случаи превышения скоростного режима, нарушения движения на регулируемых перекрестках и несоблюдение требований дорожных знаков, С.М. Фахри и К. Салаита [12] подтвердили взаимосвязь легкомысленности мотоциклистов (не учета динамики развития дорожной ситуации) и опасного вождения.

Детерминирующие гнев на дороге факторы изучались Р.Л. Дюкс и др. [10]. Оценивалось соотношение психических состояний-триггеров и триггеров-характеристик водителей. В ходе эксперимента 144 водителям было предложено два сценария управления транспортным средством: движение на дорогах с плотным трафиком (пассивная агрессия) и инициативное опасное или неосторожное вождение (активная агрессия). При реализации каждого из сценариев измерялся уровень испытываемой агрессии, желания навредить другим водителям и намерение сообщить полиции об

инциденте. Результаты исследования показали, что большую ярость (гнев) демонстрировали водители с активной агрессией. При этом иные характеристики водителей и дорожной ситуации (пол, возраст, пользование телефоном за рулем и т.п.) существенного влияния на выбор стиля управления транспортным средством не оказывали.

Применяя термин «виктимизация поведения на дороге», Р.Г. Сمارт и др. [16] доказывают, что водители машин с более высокими техническими характеристиками автомобилей (мощность двигателя, предельная скорость и др.) проявляют дорожную агрессию чаще потому, что они испытывают фрустрацию от невозможности использовать весь потенциал своего транспортного средства на дорогах с плотным трафиком движения.

К сожалению, в настоящее время потенциальные факторы различной этиологии, определяющие дорожный гнев, в исчерпывающей степени неизвестны (А.М. Брюэр [3]), однако, даже имеющиеся в психологической науке и практике представления позволяют наметить некоторые, разной степени результативности профилактические меры.

В зарубежном информационном пространстве активно обсуждаются меры, направленные на *профилактику проявления агрессии* при управлении транспортным средством. К реализации предлагаются как организационные, непсихологические, так и психологические мероприятия.

Психологический подход. Среди психопрофилактических подходов особо выделяется помощь водителям в снятии стресса, управлении гневом, освоении приемов и навыков саморегуляции. Например, М. Диттман [7] предлагает две техники: релаксация (снижение уровня проявлений дорожной агрессии) и изменение мысленных установок (переосмысление негативных ситуаций). Для определения мер борьбы с агрессией на дорогах С. Кайзер, Г. Фуриан, Ч. Шлембах [13] ориентируются на концепцию фундаментальной ошибки атрибуции. Ряд специалистов указывают на значимость проведения мероприятий по превентивной психологической оценке личностных особенностей водителей, в т.ч. в части проявления агрессии при управлении транспортным средством (К.С. Дюла и др. [8; 9], К. Вейна и др. [11]).

Непсихологический подход. Принципиальную позицию занимают А. Сансоне, Л. Сансоне [18], которые считают, что следует лечить или не допускать к управлению транспортным средством водителей с диссоциальным расстройством личности или имеющих нарушения психики, вызванные употреблением алкоголя (наркотиков или иных психотропных средств, препаратов). Следует отметить, что подобная ситуация в России практически исключена процедурой периодического медицинского освидетельствования в соответствующих наркологических и психиатрических диспансерах.

Д. Кримминс, Ч. Каллахан [5] уделяют внимание мерам совершенствования социальной рекламы как

средству повышения безопасности на дорогах. Именно неправильная (попустительская) и необъективная позиция рекламного сообщества определяют правосознание участников дорожного движения, т. е. понимание феноменологии дорожного гнева, грубого и опасного проявления агрессии на дорогах. По мнению ученых, социальная реклама должна быть превентивной, действенной и учитывающей ее направленность.

Организационный подход. Уникальным можно считать подход Р. Парсонс и др. [24], ориентированный на работу с визуальными образами — пейзажами, природными ландшафтами и экологией. Исследователями показано, что загрязненный дорожный ландшафт и непривлекательный вид из окна автомобиля повышает физические показатели стресса (давление и кожно-гальваническую реакцию), что отрицательно влияет на психосоматическую (электромиографическую) активность. Авторы предлагают использовать результаты научного (лабораторного) исследования для оптимизации городского пространства, улично-дорожной сети.

Таким образом, проведя анализ зарубежных подходов к феноменологии дорожного стресса и агрессивного управления транспортным средством, можно сделать следующие выводы.

1. В зарубежных психологических исследованиях существует вариативность категориального аппарата, описывающего опасное вождение, например, «агрессивное вождение», «опасное управление транспортным средством», «дорожный стресс», «дорожный гнев», «дорожная ярость». По своей сути они различаются, а также не всегда совпадают с понятиями, применяемыми в России.

2. Актуальными направлениями психологии обеспечения безопасности дорожного движения являются: разработка понятийно-категориального аппарата «дорожной психологии», исследование психологических причин возникновения дорожного стресса и агрессивного поведения участников дорожного движения; разработка и апробация психологических методик оценки склонности водителей к агрессивному вождению, уточнение мер профилактики агрессивного вождения.

Изучение зарубежного опыта позволяет расширить информационно-аналитическую базу для проведения научных исследований в области психологии безопасности дорожного движения, а также совершенствовать прикладные разработки, направленные на диагностику склонности водителей к опасному вождению, на профилактику стрессового воздействия дорожной обстановки на водителей, коррекции стиля управления транспортным средством.

Литература

1. *Berdoulat E., Vavassori D., Muñoz-Sastre M.T.* Driving anger, emotional and instrumental aggressiveness, and impulsiveness in the prediction of aggressive and transgressive driving // *Accident Analysis & Prevention*. 2013. Vol. 50. P. 758—767. DOI:10.1016/j.aap.2012.06.029
2. *Blomquist R.F.* American «Road Rage»: A Scary and Tangled Cultural-Legal Pastiche [Электронный ресурс] // *Nebraska Law Review*. 2001. Vol. 80. № 1. P. 17—63. URL: <https://digitalcommons.unl.edu/nlr/vol80/iss1/3/> (дата обращения: 30.01.2020).
3. *Brewer A.M.* Road rage: What, who, when, where and how? // *Transport Reviews*. 2000. Vol. 20. P. 49—64. DOI:10.1080/014416400295338
4. Conceptualization of aggressive driving behaviors through a Perception of aggressive driving scale (PAD) / F. Alonso [et al.] // *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. 2019. Vol. 60. P. 415—426. DOI:10.1016/j.trf.2018.10.032
5. *Crimmins J., Callahan Ch.* Reducing Road Rage: The Role of Target Insight in Advertising for Social Change // *Journal of Advertising Research*. 2003. Vol. 43. № 4. P. 381—389. DOI:10.1017/S002184990303040X
6. *Dahlen E.R., White R.P.* The Big Five factors, sensation seeking, and driving anger in the prediction of unsafe driving // *Personality and Individual Differences*. 2006. Vol. 41. № 5. P. 903—915. DOI:10.1016/j.paid.2006.03.016
7. *Dittmann M.* Anger on the road [Электронный ресурс] // *Monitor on Psychology*. 2005. Vol. 36. № 7. P. 26. URL: <http://www.apa.org/monitor/jun05/anger> (дата обращения: 30.01.2020).
8. *Dula C.S., Ballard M.E.* Development and evaluation of a measure of dangerous, aggressive, negative emotional, and risky driving // *Journal of Applied Social Psychology*. 2003. Vol. 33. № 2. P. 263—282. DOI:10.1111/j.1559-1816.2003.tb01896.x
9. *Dula C.S., Geller E.S.* Risky, aggressive, or emotional driving: addressing the need for consistent communication in research // *Journal of Safety Research*. 2003. Vol. 34. № 5. P. 559—566. DOI:10.1016/j.jsr.2003.03.004
10. Effects of aggressive driving and driver characteristics on road rage / R.L. Dukes [et al.] // *The Social Science Journal*. 2001. Vol. 38. № 2. P. 323—331. DOI:10.1016/S0362-3319(01)00117-3
11. Expressing Anger Is More Dangerous than Feeling Angry when Driving / Q. Weina [et al.] // *PLoS One*. 2016. Vol. 11. № 6. DOI:10.1371/journal.pone.0156948
12. *Fakhry S.M., Salaita K.* Aggressive driving: a preliminary analysis of a serious threat to motorists in a large metropolitan area [Электронный ресурс] // *The Journal of Trauma*. 2002. Vol. 52. № 2. P. 217—223. URL: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/11834978> (дата обращения: 30.01.2020).
13. *Kaiser S., Furian G., Schlembach Ch.* Aggressive Behaviour in Road Traffic — Findings from Austria // *Transportation Research Procedia*. 2016. Vol. 14. P. 4384—4392. DOI:10.1016/j.trpro.2016.05.360

14. Lupton D. Road rage: drivers' understandings and experiences // *Journal of Sociology*. 2002. Vol. 38. № 3. P. 275—290. DOI:10.1177/144078302128756660
15. Passion for Driving and Aggressive Driving Behavior: A Look at Their Relationship / F.L. Philippe [et al.] // *Journal of Applied Social Psychology*. 2009. Vol. 39. № 12. P. 3020—3043. DOI:10.1111/j.1559-1816.2009.00559.x
16. Road Rage Experience and Behavior: Vehicle, Exposure, and Driver Factors / R.G. Smart [et al.] // *Traffic Injury Prevention*. 2004. Vol. 5. № 4. P. 343—348. DOI:10.1080/15389580490509482
17. Road Rage: Prevalence Pattern and Web Based Survey Feasibility / Sh. Mina [et al.] // *Psychiatry Journal*. 2014. Vol. 2014. Article ID 897493. 7 p. DOI:10.1155/2014/897493
18. Sansone R.A., Sansone L.A. Road Rage: What's Driving It? // *Psychiatry (Edgmont)*. 2010. Vol. 7. № 7. P. 14—18. URL: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC2922361/> (дата обращения: 30.01.2020).
19. Shamo-Nir L., Koslowsky M. Aggression on the Road as a Function of Stress, Coping Strategies and Driver Style // *Psychology*. 2010. Vol. 1. № 1. P. 35—44. DOI:10.4236/psych.2010.11006
20. Stephens A.N., Sullman M.J.M. Development of a short form of the driving anger expression inventory // *Accident Analysis & Prevention*. 2014. Vol. 72. P. 169—176. DOI:10.1016/j.aap.2014.06.021
21. Sullman M.J.M. The expression of anger on the road // *Safety Science*. 2015. Vol. 72. P. 153—159. DOI:10.1016/j.ssci.2014.08.013
22. Sullman M.J.M., Paxion J., Stephens A.N. Gender roles, sex and the expression of driving anger // *Accident Analysis & Prevention*. 2017. Vol. 106. P. 23—30. DOI:10.1016/j.aap.2017.05.016
23. Taylor A.H., Dorn L. Stress, Fatigue, Health, and Risk of Road Traffic Accidents Among Professional Drivers: The Contribution of Physical Inactivity // *Annual Review of Public Health*. 2006. Vol. 27. № 1. P. 371—391. DOI:10.1146/annurev.publhealth.27.021405.102117
24. The View from the Road: Implications for Stress Recovery and Immunization [Электронный ресурс] / R. Parsons [et al.] // *Journal of Environmental Psychology*. 1998. Vol. 18. № 2. P. 113—139. URL: <https://hortsciences.tamu.edu/syllabi/435/Articles/parsons.pdf> (дата обращения: 30.01.2020).

References

1. Berdoulat E., Vavassori D., Muñoz-Sastre M.T. Driving anger, emotional and instrumental aggressiveness, and impulsiveness in the prediction of aggressive and transgressive driving. *Accident Analysis & Prevention*, 2013. Vol. 50, pp. 758—767. DOI:10.1016/j.aap.2012.06.029
2. Blomquist R.F. American «Road Rage»: A Scary and Tangled Cultural-Legal Pastiche [Elektronnyi resurs]. *Nebraska Law Review*, 2001. Vol. 80, no. 1, pp. 17—63. URL: <https://digitalcommons.unl.edu/nlr/vol80/iss1/3/> (Accessed 30.01.2020).
3. Brewer A.M. Road rage: What, who, when, where and how? *Transport Reviews*, 2000. Vol. 20, pp. 49—64. DOI:10.1080/014416400295338
4. Alonso F. et al. Conceptualization of aggressive driving behaviors through a Perception of aggressive driving scale (PAD). *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 2019. Vol. 60, pp. 415—426. DOI:10.1016/j.trf.2018.10.032
5. Crimmins J., Callahan Ch. Reducing Road Rage: The Role of Target Insight in Advertising for Social Change. *Journal of Advertising Research*, 2003. Vol. 43, no. 4, pp. 381—389. DOI:10.1017/S002184990303040X
6. Dahlen E.R., White R.P. The Big Five factors, sensation seeking, and driving anger in the prediction of unsafe driving. *Personality and Individual Differences*, 2006. Vol. 41, no. 5, pp. 903—915. DOI:10.1016/j.paid.2006.03.016
7. Dittmann M. Anger on the road [Elektronnyi resurs]. *Monitor on Psychology*, 2005. Vol. 36, no. 7, pp. 26. URL: <http://www.apa.org/monitor/jun05/anger> (Accessed 30.01.2020).
8. Dula C.S., Ballard M.E. Development and evaluation of a measure of dangerous, aggressive, negative emotional, and risky driving. *Journal of Applied Social Psychology*, 2003. Vol. 33, no. 2, pp. 263—282. DOI:10.1111/j.1559-1816.2003.tb01896.x
9. Dula C.S., Geller E.S. Risky, aggressive, or emotional driving: addressing the need for consistent communication in research. *Journal of Safety Research*, 2003. Vol. 34, no. 5, pp. 559—566. DOI:10.1016/j.jsr.2003.03.004
10. Dukes R.L. et al. Effects of aggressive driving and driver characteristics on road rage. *The Social Science Journal*, 2001. Vol. 38, no. 2, pp. 323—331. DOI:10.1016/S0362-3319(01)00117-3
11. Weina Q. et al. Expressing Anger Is More Dangerous than Feeling Angry when Driving. *PLoS One*, 2016. Vol. 11, no. 6. DOI:10.1371/journal.pone.0156948
12. Fakhry S.M., Salaita K. Aggressive driving: a preliminary analysis of a serious threat to motorists in a large metropolitan area [Elektronnyi resurs]. *The Journal of Trauma*, 2002. Vol. 52, no. 2, pp. 217—223. URL: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/11834978> (Accessed 30.01.2020).
13. Kaiser S., Furian G., Schlembach Ch. Aggressive Behaviour in Road Traffic — Findings from Austria. *Transportation Research Procedia*, 2016. Vol. 14, pp. 4384—4392. DOI:10.1016/j.trpro.2016.05.360

14. Lupton D. Road rage: drivers' understandings and experiences. *Journal of Sociology*, 2002. Vol. 38, no. 3, pp. 275—290. DOI:10.1177/144078302128756660
15. Philippe F.L. et al. Passion for Driving and Aggressive Driving Behavior: A Look at Their Relationship. *Journal of Applied Social Psychology*, 2009. Vol. 39, no. 12, pp. 3020—3043. DOI:10.1111/j.1559-1816.2009.00559.x
16. Smart R.G. et al. Road Rage Experience and Behavior: Vehicle, Exposure, and Driver Factors. *Traffic Injury Prevention*, 2004. Vol. 5, no. 4, pp. 343—348. DOI:10.1080/15389580490509482
17. Mina Sh. et al. Road Rage: Prevalence Pattern and Web Based Survey Feasibility. *Psychiatry Journal*, 2014. Vol. 2014, Article ID 897493. 7 p. DOI:10.1155/2014/897493
18. Sansone R.A., Sansone L.A. Road Rage: What's Driving It? [Elektronnyi resurs]. *Psychiatry (Edgmont)*, 2010. Vol. 7, no. 7, pp. 14—18. URL: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC2922361/> (Accessed 30.01.2020).
19. Shamo-Nir L., Koslowsky M. Aggression on the Road as a Function of Stress, Coping Strategies and Driver Style. *Psychology*, 2010. Vol. 1, no. 1, pp. 35—44. DOI:10.4236/psych.2010.11006
20. Stephens A.N., Sullman M.J.M. Development of a short form of the driving anger expression inventory. *Accident Analysis & Prevention*, 2014. Vol. 72, pp. 169—176. DOI:10.1016/j.aap.2014.06.021
21. Sullman M.J.M. *The expression of anger on the road. Safety Science*, 2015. Vol. 72, pp. 153—159. DOI:10.1016/j.ssci.2014.08.013
22. Sullman M.J.M., Paxion J., Stephens A.N. Gender roles, sex and the expression of driving anger. *Accident Analysis & Prevention*, 2017. Vol. 106, pp. 23—30. DOI:10.1016/j.aap.2017.05.016
23. Taylor A.H., Dorn L. Stress, Fatigue, Health, and Risk of Road Traffic Accidents Among Professional Drivers: The Contribution of Physical Inactivity. *Annual Review of Public Health*, 2006. Vol. 27, no. 1, pp. 371—391. DOI:10.1146/annurev.publhealth.27.021405.102117
24. Parsons R. et al. The View from the Road: Implications for Stress Recovery and Immunization [Elektronnyi resurs]. *Journal of Environmental Psychology*, 1998. Vol. 18, no. 2, pp. 113—139. URL: <https://hortsciences.tamu.edu/syllabi/435/Articles/parsons.pdf> (Accessed 30.01.2020).

Информация об авторах

Петров Владислав Евгеньевич, кандидат психологических наук, доцент, доцент кафедры научных основ экстремальной психологии факультета экстремальной психологии, Московский государственный психолого-педагогический университет (ФГБОУ ВО МГППУ), г. Москва, Российская Федерация, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7854-4807>, e-mail: v.e.petrov@yandex.ru

Кокурин Алексей Владимирович, кандидат психологических наук, доцент, профессор кафедры научных основ экстремальной психологии факультета экстремальной психологии, Московский государственный психолого-педагогический университет (ФГБОУ ВО МГППУ), г. Москва, Российская Федерация, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0454-1691>, e-mail: kokurin1@bk.ru

Назарова Александра Юрьевна, ассистент кафедры индоевропейских и восточных языков лингвистического факультета Московской области, Московский государственный областной университет (ГОУ ВО МГОУ), г. Москва, Российская Федерация, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4715-0802>, e-mail: nazarova.alex@yandex.ru

Information about the authors

Vladislav Evgenievich Petrov, PhD in Psychology, Associate Professor, Department of Scientific Basis of Extreme Psychology, Moscow State University of Psychology & Education, Moscow, Russia, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7854-4807>, e-mail: v.e.petrov@yandex.ru

Alexey N. Kokurin, PhD in Psychology, Professor, Department of Scientific Basis of Extreme Psychology, Moscow State University of Psychology & Education, Moscow, Russia, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0454-1691>, e-mail: kokurin1@bk.ru

Alexsandra Yu. Nasarova, Assistant Professor, Department of Indo-European and Oriental Languages, Moscow Region State University, Moscow, Russia, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4715-0802>, e-mail: nazarova.alex@yandex.ru

Получена 07.02.2020

Received 07.02.2020

Принята в печать 10.03.2020

Accepted 10.03.2020