

Piotr Dąbrowski\*

## **Inteligencja emocjonalna a style radzenia sobie ze stresem instruktorów nauki jazdy**

### **Wprowadzenie**

Badacze zajmujący się uwarunkowaniami pracy kierowców skupiali się, jak dotąd, na różnych grupach zawodowych<sup>1</sup>, pozostawiając instruktorów nauki jazdy trochę na uboczu. Kierowcy prowadzący pojazdy uprzywilejowane w ruchu ze względu na wykonywane czynności wymagają szczególnej sprawności psychofizycznej<sup>2</sup>.

Monika Ucińska, badająca pracę taksówkarzy i policjantów poruszających się w ruchu drogowym, stwierdza, że znaczenie ma zarówno sprawność psychofizyczna, obejmująca m.in. percepcję, czas reakcji, zdolność koncentracji, jak również cechy osobowości<sup>3</sup>. Charakter pracy instruktora nauki jazdy jest bardzo złożony, a szkoleniowiec pełni zarazem kilka ról. Z jednej strony jest po prostu kierowcą, który przez kilka godzin dziennie znajduje się w ruchu drogowym, co powoduje, że narażony jest na różne oddziaływania. Równocześnie jest nauczycielem, który – uczestnicząc w ruchu drogowym – prowadzi szkole-

---

\* Mgr Piotr Dąbrowski\*, Uniwersytet Gdański, Gdańsk  
e-mail: psypd@ug.edu.pl

<sup>1</sup> E. Tokarczyk, *Stres a zachowanie kierowcy w ruchu drogowym*, „Transport Samochodowy” 2009, nr 1.

<sup>2</sup> A. Łuczak, *Wymagania psychologiczne w doborze osób do zawodów trudnych i niebezpiecznych*, Centralny Instytut Ochrony Pracy, Warszawa 2001.

<sup>3</sup> M. Ucińska, E. Odachowska, *Kontrola emocjonalna a poziom odczuwanego stresu u kierowców pojazdów uprzywilejowanych w ruchu*, Logistyka, Poznań 2014.

nie kandydatów na kierowców dysponujących wiedzą i umiejętnościami o różnym stopniu zaawansowania. Instruktor nauki jazdy, jak każdy nauczyciel, powinien mieć również zdolności, umiejętności i kompetencje pedagogiczne oraz psychologiczne. Cechy osobowościowe nauczyciela, w tym także szkoleniowca, jak wskazuje Wincenty Okoń, można rozważać w aspekcie zarówno postawy psychologicznej, pedagogicznej, jak też społecznej<sup>4</sup>. Jak dodaje ks. prof. Kazimierz Misiaszek, tylko ten nauczyciel i wychowawca spełnia efektywnie i do końca swoje zadania, który jest w stanie zaistnieć w świadomości ucznia jako osoba wiarygodna, tzn. autentyczna, prezentująca pełną koherencję słów i czynów. Stawia to przed instruktorem nauki jazdy wysokie wymagania – wiarygodność i autentyczność. Przede wszystkim jednak istotna jest spójność wiedzy przekazywanej osobie szkolonej i postawy wobec zagadnień wynikających z uczestnictwa w ruchu drogowym.

Charakter pracy instruktora nauki jazdy powoduje, że musi on poradzić sobie z wieloma różnymi jej aspektami, które mogą wywołać negatywne emocje czy stres. Nie każda z czynności związanych z uczestnictwem w ruchu drogowym nosi znamiona sytuacji stresowej. Jednakże można przyjąć – zgodnie z założeniami teorii stresu Lazarusa – że człowiek niejednokrotnie musi zmagać się na drodze z oceną takiej sytuacji, w której poziom wymagań i ograniczeń w ruchu drogowym przekracza zasoby jego wiedzy i umiejętności umożliwiające poradzenie sobie z okolicznościami<sup>5</sup>.

Szeroko rozumiana osobowość instruktora, temperament, inteligencja emocjonalna czyli wszelkie osobowościowe dyspozycje pomagają mu w wykonywaniu tej pracy, ale mogą nierzadko stanowić czynnik prowadzący w krótkim czasie do wypalenia zawodowego. Osobowość kursanta również może stanowić element wspomagający lub hamujący proces nauczania. Poważnym elementem, niosącym duży ładunek stresogenny, są inni kierowcy<sup>6</sup>, którzy bardzo często niechętnie i niecierpliwie reagują na pojazdy nauki jazdy, uważając kierujących nimi za intruzów na drodze, przeszkadzających i tamujących ruch drogowy. Innym, dużym obszarem oddziałującym na poziom stresu instruktora nauki jazdy jest droga wraz z nieodłącznymi elementami – dynamiką, różnorodnością warunków atmosferycznych, niebezpieczeństwami, potencjalną kolizją czy wy-

---

<sup>4</sup> K. Misiaszek, *Wiarygodność wychowawcy a nadzieja*, [http://www.opoka.org.pl/biblioteka/T/TA/TAK/km\\_nadzieja.html](http://www.opoka.org.pl/biblioteka/T/TA/TAK/km_nadzieja.html) (dostęp: 20.09.2015).

<sup>5</sup> R. S. Lazarus, *Paradygmat stresu i radzenia sobie*, „Nowiny Psychologiczne” 1991, nr 4.

<sup>6</sup> E. Tokarczyk, *Źródła stresu kierujących pojazdami w miejskim ruchu drogowym*, „Autobusy. Technika, eksploatacja, systemy transportowe” 2011, nr 12.

padkiem<sup>7</sup>. Jak zauważa Ewa Wągrowaska-Koski, nietypowe warunki pracy, w których przychodzi pracować niektórym grupom kierowców, wymagają od kierującego szczególnej zdolności do koncentracji, podzielności uwagi czy bardzo szybkiego reagowania.

Istotnym źródłem stresu w pracy instruktora nauki jazdy może być też sam pojazd, a Ewa Tokarczyk wyróżnia również inne niezwiązane z kierowaniem pojazdem sytuacje (niepewność, pośpiech, niecierpliwość, złe samopoczucie, zmęczenie, senność), które stanowią źródło stresu. Powyższy stan rzeczy zdają się potwierdzać Dorota Merecz i Małgorzata Waszkowska, dzieląc stresory w odniesieniu do kierowcy na różne kategorie<sup>8</sup>:

- wynikające bezpośrednio z samego udziału w ruchu drogowym, będące rezultatem np. dużego natężenia ruchu, złych warunków atmosferycznych, ale również zachowania innych uczestników ruchu drogowego;
- niezwiązane z bezpośrednim uczestnictwem w ruchu drogowym, np. organizacja oraz charakter wykonywanej pracy.

Sposób postrzegania przez kierowcę czynników stresogennych oraz ich interpretacja może prowadzić do zachowań lękowych, a co za tym idzie – niebezpiecznych<sup>9</sup>. Wskazują na to badania pokazujące, że kierowcy będący pod wpływem stresu pięciokrotnie częściej są sprawcami wypadków niż niedoświadczający stresu<sup>10</sup>. Badania angielskie wskazują, że sześcioro na dziesięciu kierujących podlega stresowi raz w miesiącu<sup>11</sup>. Radzenie sobie ze stresem powinno być w przypadku instruktorów nauki jazdy najbardziej efektywne, jest bowiem niezbędne do utrzymania higieny pracy, zdrowia psychicznego i fizycznego oraz ważne w kontekście przeciwdziałania wypaleniu zawodowemu. Instruktor nauki jazdy, funkcjonujący w warunkach pobudzenia emocjonalnego, łatwo może przekroczyć poziom optymalny stresu, co doprowadzić może do zaburzenia sprawności funkcjonowania, a to z kolei do błędów<sup>12</sup>. Współczesne koncepcje

---

<sup>7</sup> E. Tokarczyk, *Cechy psychiczne predysponujące do wykonywania czynności instruktora i egzaminatora. Metodyka badań*, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2009.

<sup>8</sup> D. Merecz, M. Waszkowska, *Źródła i konsekwencje stresu zawodowego w pracy kierowcy*, [w:] *Zagrożenia zdrowia kierowców pojazdów silnikowych związane ze szkodliwymi i uciążliwymi warunkami środowiska pracy*, red. E. Wągrowaska-Koski, Instytut Medycyny Pracy, Łódź 2007.

<sup>9</sup> M. Ucińska, E. Odachowska, *Kontrola emocjonalna i poziom odczuwanego stresu u kierowców pojazdów uprzywilejowanych w ruchu*, Logistyka, Poznań 2014.

<sup>10</sup> M. Plopa, R. Makarowski, *Kwestionariusz Poczucia Stresu*, Vizja Press It, Warszawa 2010.

<sup>11</sup> *Driver stress and emotions and psychometric testing (2007)*, [www.brake.org.uk/index.php?p=987](http://www.brake.org.uk/index.php?p=987) (dostęp: 5.09.2015).

<sup>12</sup> R. Schwartz, *Poczucie własnej skuteczności w podejmowaniu i kontynuacji zachowań zdrowotnych. Dotychczasowe podejście teoretyczne i nowy model*, [w:] *Psychologia zdrowia*, red. I. Henszen-Niejadek, H. Sęk, PWN, Warszawa 1997.

psychologiczne uznają pojęcia stresu i radzenia sobie z nim za nierozłączne. Radzenie sobie ze stresem obejmuje (...) *stale zmieniające się poznawcze i behawioralne wysiłki, mające na celu opanowanie określonych zewnętrznych i wewnętrznych wymagań, ocenianych przez osobę jako obciążające lub przekraczające jej zasoby*<sup>13</sup>. Z kolei Hans Selye mianem stresu określa nieswoistą reakcję organizmu na wszelkie stawiane mu żądania. Zatem o stresie mówi się wówczas, gdy organizm reaguje aktywnością na bodziec pochodzący ze środowiska<sup>14</sup>. Zdaniem Jana F. Terelaka<sup>15</sup>, (...) *stres psychologiczny oznacza taką zmianę w otoczeniu, która u przeciętnej osoby wywołuje wysoki stopień napięcia emocjonalnego, utrudniając jej normalny sposób reagowania*. Psycholożki z Instytutu Transportu Samochodowego dzielą bezpośrednie reakcje na stres na cztery podstawowe grupy objawów: fizjologiczne, poznawcze, emocjonalne i związane z zachowaniem<sup>16</sup>. Jak słusznie zauważa Ida Leśnikowska-Matusiak, dobrze jest, jeżeli kandydaci do tego zawodu biorą pod uwagę zakres cech, które są bardzo pomocne w pracy z kursantami. Należą do nich: otwartość, tolerancja, empatia, cierpliwość, odwaga, szacunek dla innych, odpowiedzialność, asertywność, ciekawość, pomysłowość i poczucie humoru<sup>17</sup>.

Główne założenia dotyczące inteligencji emocjonalnej i jej składowych elementów doczekały się licznych opracowań<sup>18</sup>, a wraz z rozwojem tego pojęcia zyskało ono możliwość nowego wyjaśniania zachowań człowieka<sup>19</sup>. Inteligencję emocjonalną opisuje się poprzez wyliczenie różnorodnych zdolności, zestawienie cech<sup>20</sup>, co wskazuje na niejednoznaczność tego terminu. Obecnie pojęcie to ujmuje się w dwojaki sposób – jako zbiór zdolności poznawczych, które skutecznie można badać za pomocą skal testowych oraz jako zespół cech osobowo-

<sup>13</sup> R. S. Lazarus, S. Folkman, *Stress, appraisal and coping*, Springer, New York 1984.

<sup>14</sup> H. Selye, *Stres okiełznany. Biblioteka Myśli Współczesnej*, PIW, Warszawa 1978.

<sup>15</sup> J. F. Terelak, *Psychologia stresu*, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz 2001, s. 22.

<sup>16</sup> M. Ucińska, E. Odachowska, M. Dobrzyńska, *Psychologiczne determinanty stresu w ruchu drogowym w zależności od wykonywanej pracy*, „Transport Samochodowy” 2013, nr 3.

<sup>17</sup> *Bezpieczeństwo ruchu drogowego. Teoria i praktyka szkoleń*, red. I. Leśnikowska-Matusiak, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2009, s. 27.

<sup>18</sup> A. Matczak, *Do czego może nam być potrzebne pojęcie inteligencji emocjonalnej?*, [w:] *Inteligencja emocjonalna. Fakty, mity, kontrowersje*, red. M. Śmieja, J. Orzechowski, PWN, Warszawa 2008, s. 46–61.

<sup>19</sup> P. Salovey, J. D. Mayer, *Emotional intelligence*, „Imagination, Cognition and Personality” 1990, No. 9, s. 185–211.

<sup>20</sup> D. Goleman, *Inteligencja emocjonalna*, Media Rodzina, Poznań 1997; J. D. Mayer, P. Salovey, *Czym jest inteligencja emocjonalna?*, [w:] *Rozwój emocjonalny a inteligencja emocjonalna*, red. P. Salovey, D. J. Sluyter, Dom Wydawniczy Rebis, Poznań 1999, s. 21–70.

ści badanych za pomocą kwestionariuszy<sup>21</sup>. Czesław Nosal uznaje, że inteligencja emocjonalna łączy dwie sfery psychicznego funkcjonowania człowieka: intelektualną i emocjonalną<sup>22</sup>. Wyższy jej poziom sprawia, że rzadziej pojawiają się objawy depresji<sup>23</sup>. Relacje interpersonalne osób z wyższym poziomem inteligencji emocjonalnej odnoszą się do większej i jakościowo lepszej sieci społecznej<sup>24</sup>. Wysoki jej poziom powoduje również bardziej rozwinięte umiejętności społeczne, nawiązywanie bliższych emocjonalnie relacji z otoczeniem oraz wspiera postawę współpracującą wobec partnerów<sup>25</sup>. Istotną grupą komponentów tej inteligencji są zdolności do „używania emocji” przy wyborze odpowiednich działań, które mogą pomagać w pokonywaniu trudności i radzeniu sobie ze stresem<sup>26</sup>. Potwierdzają to inne badania wskazujące na jej rolę w radzeniu sobie ze stresem zawodowym<sup>27</sup>. Anna Matczak<sup>28</sup> uważa, że co prawda nie można uznać inteligencji emocjonalnej za lepszy predyktor ludzkich osiągnięć w różnych obszarach funkcjonowania człowieka niż klasyczny IQ, to jednak istnieje wiele dowodów, popartych badaniami, na jej istotną rolę w wyborze

---

<sup>21</sup> K. V. Petrides, N. Frederickson, A. Furnham, *The role of the trait emotional intelligence in academic performance and deviant behavior at school*, „Personality and Individual Differences” 2004, No. 36, s. 277–293.

<sup>22</sup> C. S. Nosal, *Inteligencja emocjonalna*, „Charaktery” 1999, nr 4, s. 24–29.

<sup>23</sup> D. H. Saklofske, E. J. Austin, P. S. Minski, *Factor structure and validity of a trait emotional intelligence measure*, „Personality and Individual Differences” 2003, No. 34, s. 707–721; V. A. Bastian, N. R. Burns, T. Nettelbeck, *Emotional Intelligence predicts life skills, but not as well as personality and cognitive abilities*, „Personality and Individual Differences” 2005, No. 39 (6), s. 1135–1145; D. Dawda, S. D. Hart, *Assessing emotional intelligence: reliability and validity of the Bar-On Emotional Quotient Inventory (EQ- i) in university students*, „Personality and Individual Differences” 2000, No. 28, s. 797–812.

<sup>24</sup> E. J. Austin, D. H. Saklofske, V. Egan, *Personality, well-being and health correlates of trait emotional intelligence*, „Personality and Individual Differences” 2005, No. 38, s. 547–558.

<sup>25</sup> N. S. Schutte i in., *Emotional intelligence and interpersonal relations*, „The Journal of Social Psychology” 2001, No. 141 (4), s. 523–536.

<sup>26</sup> A. Matczak, *Do czego może nam być potrzebne pojęcie inteligencji emocjonalnej?*, [w:] *Inteligencja emocjonalna. Fakty, mity, kontrowersje*, red. M. Śmieja, J. Orzechowski, PWN, Warszawa 2008, s. 46–61.

<sup>27</sup> I. Nikolaou, I. Tsaousis, *Emotional intelligence in the workplace: Exploring its effects on occupational and organizational commitment*, „International Journal of Organizational Analysis” 2002, No. 10 (4), s. 327–342.; N. Ogińska-Bulik, *Emotional intelligence in the workplace: Exploring its effects on occupational stress and health outcomes in human service Workers*, „International Journal of Occupational Medicine and Environmental Health” 2005, No. 18 (2), s. 167–175.

<sup>28</sup> A. Matczak, *Natura i struktura inteligencji emocjonalnej*, „Psychologia – Etologia – Genetyka” 2006, nr 13, s. 59–87.

strategii radzenia sobie ze stresem<sup>29</sup>. Zawód kierowcy należy do kategorii trudnych i niebezpiecznych ze względu na wykonywanie czynności wymagających szczególnej sprawności psychofizycznej oraz możliwość zagrożenia życia lub zdrowia (własnego, a także innych ludzi)<sup>30</sup>. Założenie, że inteligencja emocjonalna jest moderatorem stylów radzenia sobie ze stresem potwierdza koncepcja stresu<sup>31</sup> Lazarusa podkreślająca, że zagrożenie jako fundamentalne pojęcie teorii stresu ma w sobie duży ładunek emocjonalny, związany ze strachem, złością, poczuciem winy czy wstydu.

Powyższe stało się inspiracją do zadania pytań: Jakim stylem radzenia sobie ze stresem będą legitymowali się instruktorzy nauki jazdy? Czy inteligencja emocjonalna będzie miała związek z preferowaniem jakiegoś szczególnego stylu radzenia sobie z nim? Czy instruktorzy nauki jazdy to grupa zawodowa o wysokim poziomie inteligencji emocjonalnej?

## Procedura badań

### *Osoby badane*

W celu uzyskania odpowiedzi na powyższe pytania przebadana została grupa 100 osób. Stanowili ją czynni zawodowo instruktorzy nauki jazdy pracujący na co dzień w różnych ośrodkach szkolenia kierowców w Gdańsku.

W badanej grupie było 30 kobiet, których wiek wahał się w przedziale 25–55 lat ( $M = 38,56$ ;  $SD = 7,80$ ) oraz 70 mężczyzn w wieku pomiędzy 23 a 69 lat ( $M = 40,48$ ;  $SD = 11,78$ ). U instruktorek staż pracy zawierał się w przedziale od 1 do 13 lat ( $M = 7,03$ ;  $SD = 3,49$ ), a u instruktorów od 1 do 35 lat ( $M = 9,22$ ;  $SD = 6,95$ ).

---

<sup>29</sup> K. Knopp, *Rola inteligencji emocjonalnej w życiu człowieka*, „Studia Psychologica” 2005, nr 6, s. 221–236; R. S. Lazarus, *Stress and emotion: A new synthesis*, Springer, New York 2006; J. F. Terelak, *Człowiek i stres*, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz 2008.

<sup>30</sup> A. Łuczak, *Wymagania psychologiczne w doborze osób do zawodów trudnych i niebezpiecznych*, Centralny Instytut Ochrony Pracy, Warszawa 2001.

<sup>31</sup> S. Folkman, *Revised coping theory and process of bereavement*, [w:] *Handbook of bereavement: Consequences, coping and care*, ed. M. S. Stroebe et al., American Psychological Association Press, Washington 2001, s. 563–584.

### **Metoda badań**

W badaniu zastosowane zostały dwa narzędzia: *Popularny Kwestionariusz Inteligencji Emocjonalnej* (PKIE)<sup>32</sup> i *Kwestionariusz Radzenia Sobie w Sytuacjach Stresowych* (CISS)<sup>33</sup>. PKIE składa się z czterech skal.

Skala akceptacji bada akceptowanie i wykorzystywanie własnych emocji w działaniu. Najmocniej jest ona skorelowana z empatią oraz rozumieniem własnych emocji, pozwala człowiekowi na wyrażanie tego, co czuje, na ujawnianie zarówno pozytywnych, jak i negatywnych emocji. Dzięki tej zdolności człowiek zdaje sobie sprawę, że odczuwane emocje niosą ze sobą ważne informacje o nim samym i świecie.

Skala empatii bada umiejętność rozumienia i rozpoznawania emocji innych ludzi. Najwyżej współlistnieje z akceptacją, nisko zaś lub w ogóle z kontrolą i rozumieniem emocji. Wyżej notowana jest u kobiet. Pozwala na rozpoznanie tego, co przeżywają inni ludzie, odróżnienie szczerego i nieszczerego wyrażania uczuć oraz na trafne odczytanie intencji innych ludzi.

Skala kontroli własnych emocji najsilniej związana jest z rozumieniem emocji, a najsłabiej lub w ogóle z akceptacją i empatią. Na wyższym poziomie jest u mężczyzn. Pozwala na świadome sterowanie własnymi emocjami – wzbudzanie ich w sobie, kierowanie ich przebiegiem, a także wyciszanie emocji niepożądanых.

Natomiast skala rozumienia własnych emocji najsilniej związana jest z kontrolą emocji, a najsłabiej z akceptacją i empatią. Wyżej notowana jest u mężczyzn jako strategiczny aspekt inteligencji emocjonalnej, natomiast jako element inteligencji doświadczeniowej osiąga wyższy poziom u kobiet. Pozwala ona jednostce zdawać sobie sprawę z tego, co w danej chwili przeżywa, nazywać doznawane uczucia, odróżniać emocje słabsze od silniejszych i nie mylić uczuć podobnych.

*Kwestionariusz Radzenia Sobie w Sytuacjach Stresowych* przeznaczony jest do badania stylów radzenia sobie ze stresem. Składa się z 48 stwierdzeń dotyczących różnych zachowań, jakie ludzie podejmują w sytuacjach stresowych. Kwestionariusz różnicuje trzy style radzenia sobie ze stresem:

- skoncentrowany na zadaniu, który oznacza radzenie sobie ze stresem w sposób polegający na podejmowaniu zadań;

---

<sup>32</sup> A. Matczak, A. Jaworowska, A. Ciechanowicz, J. Stańczak, E. Zalewska, *Popularny Kwestionariusz Inteligencji Emocjonalnej. Podręcznik*, Polskie Towarzystwo Psychologiczne, Warszawa 2005.

<sup>33</sup> J. Strelau, A. Jaworowska, K. Wrześniewski, P. Szczepaniak, *Kwestionariusz Radzenia Sobie w Sytuacjach Stresowych. Podręcznik*, Polskie Towarzystwo Psychologiczne, Warszawa 2005.

- skoncentrowany na emocjach, dotyczący osób, które w sytuacjach stresowych wykazują tendencje do koncentrowania się na emocjach;
- skoncentrowany na unikaniu, który jest charakterystyczny dla osób wykazujących w sytuacji stresowej tendencje do wystrzegania się myślenia, przeżywania i doświadczania jej; może on przyjmować dwie formy: angażowania w czynności zastępcze albo poszukiwania kontaktów towarzyskich.

Autorzy definiują style radzenia sobie ze stresem jako względnie stałą tendencję do stosowania w różnych sytuacjach specyficznych dla jednostki sposobów mających na celu usunięcie lub redukcję stresu<sup>34</sup>.

### **Wyniki badań**

Instruktorzy uzyskali przeciętne wyniki w skalach: akceptacji emocji, empatii, kontroli emocji, rozumieniu emocji oraz w ogólnej ocenie inteligencji emocjonalnej. Najwyższy wynik uzyskali na skali kontroli emocji i rozumienia emocji – tu mężczyźni mieli istotnie wyższy wynik niż kobiety. Mężczyźni instruktorzy potrafią lepiej rozumieć i rozpoznawać emocje kursantów, dostosowywać sposoby wyrażania uczuć do wymagań sytuacji i kontrolować stopień ich ujawniania. Pozostałe cechy inteligencji emocjonalnej są na podobnym poziomie u mężczyzn i kobiet pracujących jako instruktorzy nauki jazdy (tab. 1).

Tabela 1. Różnice pomiędzy instruktorami a instruktorkami w zakresie cech inteligencji emocjonalnej

<b>Cechy</b>	<b>Instruktorzy M (SD)</b>	<b>Instruktorki M (SD)</b>	<b>Istotność różnic t (p)</b>
Akceptacja	6,07 (2,16)	5,76 (2,34)	0,69 (0,530)
Empatia	6,27 (1,79)	5,80 (2,11)	2,10 (0,437)
Kontrola emocji	6,47 (1,69)	5,53 (1,99)	2,40 (0,018)
Rozumienie emocji	6,32 (1,99)	5,58 (1,83)	1,87 (0,064)
<b>Wynik ogólny</b>	5,32 (1,53)	4,53 (1,00)	2,59 (0,010)

Analiza wariancji (ANOVA) ukazuje brak zróżnicowania średnich wyników poszczególnych stylów radzenia sobie ze stresem (zadaniowym, bazującym na emocjach czy unikaniu) w zależności od nasilenia wyników poszczególnych cech inteligencji emocjonalnej, z podziałem na niskie, przeciętne, wysokie.

<sup>34</sup> Ibidem.



Ciekawe są wyniki analiz statusu instruktorów, to znaczy ich zróżnicowania na prowadzących jednoosobową działalność gospodarczą (czyli będących instruktorami i zarazem właścicielami swoich firm) oraz instruktorów pracowników. W obydwu przypadkach uzyskali oni przeciętne wyniki we wszystkich skalach inteligencji emocjonalnej, choć bardzo ciekawym i zastanawiającym jest fakt, że instruktorzy właściciele firm we wszystkich skalach uzyskali wynik istotnie wyższy od instruktorów pracowników (tab. 2). Statystyki dotyczą tylko mężczyzn, gdyż w badanej grupie nie było kobiet będących instruktorkami i zarazem właścicielkami.

Tabela 2. Różnice pomiędzy instruktorami właścicielami a instruktorkami pracownikami w zakresie cech inteligencji emocjonalnej

Cechy	Instruktorzy właściciele <i>M (SD)</i>	Instruktorzy pracownicy <i>M (SD)</i>	Istotność różnic <i>t (p)</i>
Akceptacja	7,83 (1,31)	5,18 (2,03)	6,54 (0,000)
Empatia	7,30 (1,11)	5,45 (1,93)	4,86 (0,000)
Kontrola emocji	7,13 (1,30)	5,78 (1,87)	3,57 (0,000)
Rozumienie emocji	7,66 (1,58)	5,41 (1,72)	6,13 (0,000)
<b>Wynik ogólny</b>	6,26 (1,50)	4,58 (1,08)	6,29 (0,000)

Nabywanie przez instruktorów wraz z wiekiem i stażem pracy kompetencji w zakresie cech inteligencji emocjonalnej nie zostało potwierdzone.

Z przeprowadzonych badań wynika, że style radzenia sobie ze stresem skoncentrowane na zadaniu i emocjach korelują z niektórymi cechami inteligencji emocjonalnej, choć należy zaznaczyć, iż jest to raczej tendencja niż silny związek (tab. 3).

Tabela 3. Współzależności cech inteligencji emocjonalnej instruktorów i instruktorek nauki jazdy ze stylami radzenia sobie ze stresem

Cechy	CISS zadaniowy <i>rm(p)</i>	CISS emocje <i>rm(p)</i>	CISS zadaniowy <i>rk(p)</i>	CISS emocje <i>rk(p)</i>
Akceptacja	-0,31 (0,008)	----	----	----
Empatia	----	----	0,37 (0,039)	----
Kontrola emocji	----	----	----	----
Rozumienie emocji	----	----	----	0,38 (0,035)
<b>Wynik ogólny</b>	----	----	----	----

Wyniki pokazują brak istotnych statystycznie różnic między instruktorkami a instruktorami w zakresie wieku i stażu, co oznaczać może, że ten typ pracy, tak mocno w przeszłości zmaskulinizowany, stał się atrakcyjny w ostatnich latach również dla kobiet.

Ciekawych wyników dostarcza analiza charakterystyki stylów radzenia sobie ze stresem w kontekście płci, statusu i wieku instruktorów nauki jazdy. Uzyskali oni przeciętne wyniki we wszystkich stylach radzenia sobie ze stresem, z tym zastrzeżeniem, że wynik przeciętny mężczyźni jest istotnie wyższy od wyniku kobiet w obszarze stylu skoncentrowanego na emocjach (tab. 4).

Tabela 4. Różnice pomiędzy instruktorami a instruktorkami w zakresie przejawianych stylów radzenia sobie ze stresem

<b>Style radzenia sobie ze stresem</b>	<b>Instruktorzy <i>M (SD)</i></b>	<b>Instruktorki <i>M (SD)</i></b>	<b>Istotność różnic <i>t (p)</i></b>
Styl skoncentrowany na zadaniu	6,37 (1,78)	6,46 (1,88)	0,27 (0,782)
Styl skoncentrowany na emocjach	5,35 (2,19)	4,36 (1,95)	2,13 (0,035)
Styl skoncentrowany na unikaniu	5,58 (1,99)	5,48 (2,37)	0,38 (0,921)
Styl skoncentrowany na unikaniu, czynnościach zastępczych	5,45 (1,86)	5,16 (2,15)	0,68 (0,496)
Styl skoncentrowany na unikaniu, poszukiwaniu towarzystwa	5,84 (2,03)	5,93 (2,03)	0,20 (0,838)

Na uwagę zasługuje również analiza stylów radzenia sobie ze stresem w kontekście statusu instruktora. Zarówno w stylu skoncentrowanym na zadaniu, jak też na emocjach, wynik instruktorów właścicieli firm różnił się istotnie od wyniku instruktorów pracowników (tab. 5).

Tabela 5. Różnice pomiędzy instruktorami właścicielami a instruktorami pracownikami w zakresie przejawianych stylów radzenia sobie ze stresem

Style radzenia sobie ze stresem	Instruktorzy właściciele <i>M (SD)</i>	Instruktorzy pracownicy <i>M (SD)</i>	Istotność różnic <i>t (p)</i>
1	2	3	4
Styl skoncentrowany na zadaniu	5,70 (1,76)	6,68 (1,75)	2,56 (0,011)
Styl skoncentrowany na emocjach	6,60 (2,19)	4,40 (1,79)	5,24 (0,000)
Styl skoncentrowany na unikaniu	5,96 (2,26)	5,30 (2,00)	1,46 (0,146)
Styl skoncentrowany na unikaniu, czynnościach zastępczych	5,66 (2,11)	5,07 (1,80)	2,39 (0,118)
Styl skoncentrowany na unikaniu, poszukiwaniu towarzystwa	6,10 (1,97)	5,77 (2,05)	0,74 (0,459)

Analiza wariancji (ANOVA) ukazuje brak zróżnicowania średnich wyników poszczególnych stylów radzenia sobie ze stresem (zadaniowych, bazujących na emocjach czy unikaniu) w zależności od wieku instruktorów nauki jazdy. Analizy statystycznie nie wykazują również współzależności wieku czy stażu pracy z preferowanymi stylami radzenia sobie ze stresem.

## Dyskusja

Analiza cech inteligencji emocjonalnej badanej grupy pokazuje wyraźnie, że instruktorzy nauki jazdy cechują się umiarkowanie wysokim jej poziomem. Nie stwierdza się istotnych różnic między wynikami instruktorów i instruktorek, z wyjątkiem kontroli emocji, która u mężczyzn jest istotnie wyższa niż u kobiet. Wyniki badań Mukti Shan i Nutankumar Thungujam<sup>35</sup> wskazują, że kontrola emocjonalna ujemnie koreluje ze stylem skoncentrowanym na unikaniu, co nie zostało potwierdzone w przypadku badanych instruktorów. Daniel Goleman<sup>36</sup>

<sup>35</sup> M. Shan, N. S. Thungujam, *Perceived emotional intelligence and ways of coping among students*, „Journal Indian Academy of Applied Psychology” 2008, No. 34 (1), s. 83–91.

<sup>36</sup> D. Goleman, *Inteligencja emocjonalna w praktyce*, Media Rodzina, Poznań 1999.

sugeruje, że osoby inteligentne emocjonalnie podejmować będą częściej aktywne metody radzenia sobie ze stresem, gdyż pomaga im w tym umiejętność właściwego odczytania znaczenia emocjonalnego sytuacji. Potwierdza to analiza wyników badań preferowania stylów radzenia sobie instruktorów ze stresem. To właśnie wynik stylu skoncentrowanego na zadaniu był najwyższy, zarówno w grupie instruktorek i instruktorów. Potwierdzają to częściowo badania Nigela Hunta i Dee Evansa<sup>37</sup>, którzy stwierdzili, że im wyższy poziom inteligencji emocjonalnej u badanej osoby, tym częściej preferowała ona zadaniowy styl radzenia sobie ze stresem, przejawiający się kontrolowaniem sytuacji stresowej. W badanej grupie istotnie statystycznie współwystępowanie cech inteligencji emocjonalnej z preferowaniem stylów radzenia sobie ze stresem zaobserwowano tylko w przypadku akceptacji emocji i stylu skoncentrowanego na zadaniu u mężczyzn oraz empatii i stylu skoncentrowanego na zadaniu oraz skali rozumienia emocji ze stylem skoncentrowanym na emocjach u kobiet. Z badań Niny Ogińskiej-Bulik<sup>38</sup> nad związkiem radzenia sobie ze stresem zawodowym z inteligencją emocjonalną wynika, że ludzie inteligentni emocjonalnie, poprzez umiejętność łatwego nawiązywania kontaktów z innymi i właściwej empatii skuteczniej radzą sobie ze stresem w pracy. Natomiast z badań nad empatią wśród nauczycieli, które prowadziła Sharon Morgan<sup>39</sup> wynika, że empatyczni nauczyciele łatwiej wyrażają własne uczucia, potrafią stworzyć ciepłą, polegającą na obustronnym zaufaniu atmosferę, pozwalają sobie na otwarte kontakty interpersonalne i swobodne komunikowanie się z uczniami, co w przypadku nauki jazdy pojazdem również będzie miało ogromne znaczenie. Potwierdzają to umiarkowanie wysokie wyniki dotyczące empatii u instruktorów nauki jazdy. Oprócz przywoływania twierdzenia Silvii Bonino<sup>40</sup>, że empatia ułatwia przekazywanie informacji w kontaktach międzyludzkich, podkreśla się też pozytywny związek empatii z przestrzeganiem zasad moralnych i rozumowaniem dotyczącym tych zasad. Martin L. Hoffman<sup>41</sup> zauważa korzystne oddziaływania

---

<sup>37</sup> N. Hunt, D. Evans, *Predicting traumatic stress using emotional intelligence*, „Behaviour Research and Therapy” 2004, No. 42, s. 791–798.

<sup>38</sup> N. Ogińska-Bulik, *ibidem*.

<sup>39</sup> S. Morgan, *Development of Empathy in Emotionally Disturbed Children*, „Humanistic Education and Development” 1983, No. 4, Vol. 1, s. 13–21.

<sup>40</sup> S. Bonino, *Empathy, Emotional and Cognitive Processes, Typescripts and Lectures in Polish Academy of Science* (wykład wygłoszony w oddziale PAN w Krakowie), Kraków 1993.

<sup>41</sup> M. L. Hoffman, *Is Altruism a Past Human Nature?*, „Journal of Personality and Social Psychology” 1981, No. 40, s. 121–137.

empatii w realizowaniu niektórych zawodów, np. wychowawcy czy nauczycielela<sup>42</sup>.

Instruktorzy, będący zarazem właścicielami firm odpowiedzialnymi za swoich kursantów, jak też za organizację pracy innych instruktorów, uzyskali przeciętnie wysokie wyniki na wszystkich skalach inteligencji emocjonalnej i zarazem istotnie wyższe na wszystkich skalach niż instruktorzy pracownicy. Być może wyższy poziom inteligencji emocjonalnej w tej właśnie grupie instruktorów bardziej narażonych na stres ze względu na charakter ich pracy (instruktor i również menadżer) spowodował skuteczniejsze radzenie sobie ze stresem w pracy, co umożliwiło tym osobom założenie i prowadzenie firmy. Założenie to zdają się potwierdzać badania sugerujące, że ludzie o wysokiej inteligencji emocjonalnej lepiej sobie radzą ze stresem i ponoszą mniejsze jego skutki<sup>43</sup>. K. V. Petrides i współpracownicy<sup>44</sup> dodają ponadto, że inteligencja emocjonalna wraz ze zdolnościami poznawczymi oraz odpowiednimi cechami osobowości pozwala na skuteczne przewidywanie osiągnięć oraz zachowań człowieka, co jest niezbędne do prowadzenia firmy. Stanowi ona niezbędną podstawę do kierowania zespołem. Wyższe wyniki inteligencji emocjonalnej u instruktorów właścicieli firm niż u instruktorów pracowników wskazują wręcz na ich przywództwo emocjonalne<sup>45</sup>. Potwierdza takie podejście również A. Matczak<sup>46</sup> przyznając, że inteligencja emocjonalna jako jedna z licznych uwarunkowań ludzkiej aktywności może znacząco zwiększać szansę przewidywania efektywności działań jednostki. Nie dziwią zatem wyniki uzyskane przez badanych instruktorów na skalach stylów radzenia sobie ze stresem. Zarówno mężczyźni, jak i kobiety uzyskali przeciętne wyniki w obrębie wszystkich stylów, choć wynik stylu radzenia sobie ze stresem skoncentrowanego na zadaniu był najwyższy – istotnie wyższy od pozostałych. Emocje doświadczane w sytuacji stresu pełnią nie tylko funkcję adaptacyjną, ale również motywacyjną<sup>47</sup>, a praca instruktora

---

<sup>42</sup> C. A. Williams, *Empathy and Burnout in Male and Female Helping Professionals*, „Research in Nursing and Health” 1989, No. 12, s. 169–178.

<sup>43</sup> M. Shan, N. S. Thungujam, *Perceived emotional intelligence and ways of coping among students*, „Journal Indian Academy of Applied Psychology” 2008, No. 34 (1), s. 83–91.

<sup>44</sup> K. V. Petrides, N. Frederickson, A. Furnham, *The role of the trait emotional intelligence in academic performance and deviant behavior at school*, „Personality and Individual Differences” 2004, No. 36, s. 277–293.

<sup>45</sup> G. C. Avery, *Przywództwo w organizacji. Paradygmaty i studia przypadków*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2009.

<sup>46</sup> A. Matczak, *Rola inteligencji emocjonalnej*, „Studia Psychologiczne” 2007, nr 45 (1), s. 9–17.

<sup>47</sup> G. Matthews, M. Zeidner, *Emotional intelligence, adaptation to stressful encounters, and health outcomes*, [w:] *The handbook of emotional intelligence: Theory, development, assessment and*

nauki jazdy, obfitująca w sytuacje dostarczające emocje, może poprzez funkcję adaptacyjną działać jak trening regulacji emocji, który – co wynika z badań Jerzego Korzewskiego<sup>48</sup> – polepsza strategie radzenia sobie ze stresem poprzez częstsze stosowania strategii skoncentrowanych na zadaniu, w przeciwieństwie do wcześniej preferowanych sposobów radzenia sobie ze stresem skoncentrowanych na emocjach, unikaniu i zaangażowaniu się w czynności zastępcze. Wyniki badania jednak nie potwierdzają do końca takiego podejścia. Analiza związku wieku i stażu pracy kierowców nie ujawniła istotnych różnic w preferowaniu konkretnych stylów radzenia sobie ze stresem. W kontekście preferowania tych stylów interesująca jest również istotna różnica między instruktorami właścicielami firm a instruktorami pracownikami. Istotnie, niższy wynik instruktorów właścicieli w stosowaniu stylu skoncentrowanego na zadaniu i wyższy – na emocjach w porównaniu z instruktorami pracownikami oznacza być może większą tendencję do zamartwiania się i trosk u pierwszych z wymienionych, podczas gdy instruktorzy pracownicy, których cechują niższe średnie wyniki inteligencji emocjonalnej, istotnie efektywniej koncentrowaliby się na zadaniu. Być może obciążenie psychiczne instruktorów właścicieli spowodowane pełnieniem podwójnej roli: nauczyciela i menadżera powoduje, że mimo umiarkowanie wysokiej inteligencji emocjonalnej, stosują również mniej efektywne sposoby radzenia sobie z problemami. We współczesnym świecie posiadanie uprawnień do prowadzenia pojazdu jest jednym z fundamentów codziennego funkcjonowania. Przygotowujący do tego szkoleniowcy powinni stawiać się coraz lepiej do tego przygotowaniymi fachowcami i wychowawcami. Badania nad tą grupą zawodową powinny służyć rozwojowi wiedzy optymalizującej ich pracę.

## Bibliografia

- Austin E. J., Saklofske D. H., Egan V., *Personality, well-being and health correlates of trait emotional intelligence*, „Personality and Individual Differences” 2005, No. 38.
- Avery G. C., *Przywództwo w organizacji. Paradygmaty i studia przypadków*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2009.

---

*application at home, school and in the workplace*, ed. R. Bar-On, J. D. Parker, Jossey-Bass, San Francisco 2000, s. 459–489.

<sup>48</sup> J. Korzewski, *Trening regulacji emocji a radzenie sobie ze stresem zawodowym*, „Acta Bio-Optica et Informatica Medica” 2009, nr 15 (2), s. 112–114.

- Bastian V. A., Burns N. R., Nettelbeck T., *Emotional Intelligence predicts life skills, but not as well as personality and cognitive abilities*, „Personality and Individual Differences” 2005, No. 39 (6).
- Bezpieczeństwo ruchu drogowego. Teoria i praktyka szkoleń, red. I. Leśnikowska-Matusiak, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2009.
- Bonino S., *Empathy, Emotional and Cognitive Processes, Typescripts and Lectures in Polish Academy of Science* (wykład wygłoszony w oddziale PAN w Krakowie), Kraków 1993.
- Dawda D., Hart S. D., *Assessing emotional intelligence: reliability and validity of the Bar-On Emotional Quotient Inventory (EQ-i) in university students*, „Personality and Individual Differences” 2000, No. 28.
- Folkman S., *Revised coping theory and process of bereavement*, [w:] *Handbook of bereavement: Consequences, coping and care*, ed. M. S. Stroebe at al., American Psychological Association Press, Washington 2001.
- Goleman D., *Inteligencja emocjonalna*, Media Rodzina, Poznań 1997.
- Goleman D., *Inteligencja emocjonalna w praktyce*, Media Rodzina, Poznań 1999.
- Hoffman M. L., *Is Altruism a Past Human Nature?*, „Journal of Personality and Social Psychology” 1981, No. 40.
- Hunt N., Evans D., *Predicting traumatic stress using emotional intelligence*, „Behaviour Research and Therapy” 2004, No. 42.
- Knopp K., *Rola inteligencji emocjonalnej w życiu człowieka*, „Studia Psychologiczne” 2005, nr 6.
- Korzeniowski J., *Trening regulacji emocji a radzenie sobie ze stresem zawodowym*, „Acta Bio-Optica et Informatica Medica” 2009, nr 15 (2).
- Lazarus R. S., Folkman S., *Stress, appraisal and coping*, Springer, New York 1984.
- Lazarus R. S., *Paradygmat stresu i radzenia sobie*, „Nowiny Psychologiczne” 1991, nr 4.
- Lazarus R. S., *Stress and emotion: A new synthesis*, Springer, New York 2006.
- Łuczak A., *Wymagania psychologiczne w doborze osób do zawodów trudnych i niebezpiecznych*, Centralny Instytut Ochrony Pracy, Warszawa 2001.
- Mayer J. D., Salovey P., *Czym jest inteligencja emocjonalna?*, [w:] *Rozwój emocjonalny a inteligencja emocjonalna*, red. P. Salovey, D. J. Sluyter, Dom Wydawniczy Rebis, Poznań 1999.
- Matczak A., Jaworowska A., Ciechanowicz A., Stańczak J., Zalewska E., *Popularny Kwestionariusz Inteligencji Emocjonalnej. Podręcznik*, Polskie Towarzystwo Psychologiczne, Warszawa 2005.

- Matczak A., *Natura i struktura inteligencji emocjonalnej*, „Psychologia – Etologia – Genetyka” 2006, nr 1.
- Matczak A., *Rola inteligencji emocjonalnej*, „Studia Psychologiczne” 2007, 45 (1).
- Matczak A., *Do czego może nam być potrzebne pojęcie inteligencji emocjonalnej?*, [w:] *Inteligencja emocjonalna. Fakty, mity, kontrowersje*, red. M. Śmieja, J. Orzechowski, PWN, Warszawa 2008.
- Matthews G., Zeidner M., *Emotional intelligence, adaptation to stressful encounters, and health outcomes*, [w:] *The handbook of emotional intelligence: Theory, development, assessment and application at home, school and in the workplace*, ed. R. Bar-On, J. D. Parker, Jossey-Bass, San Francisco 2000.
- Merecz D., Waszkowska M., *Źródła i konsekwencje stresu zawodowego w pracy kierowcy*, [w:] *Zagrożenia zdrowia kierowców pojazdów silnikowych związane ze szkodliwymi i uciążliwymi warunkami środowiska pracy*, red. E. Wągrowka-Koski, Instytut Medycyny Pracy, Łódź 2007.
- Morgan S., *Development of Empathy in Emotionally Disturbed Children*, „Humanistic Education and Development” 1983, No. 4, vol. 1.
- Nikolaou I., Tsaousis I., *Emotional intelligence in the workplace: Exploring its effects on occupational and organizational commitment*, „International Journal of Organizational Analysis” 2002, No. 10 (4).
- Nosal C. S., *Inteligencja emocjonalna*, „Charaktery” 1999, nr 4.
- Ogińska-Bulik N., *Emotional intelligence in the workplace: Exploring its effects on occupational stress and health outcomes in human service workers*, „International Journal of Occupational Medicine and Environmental Health” 2005, No. 18 (2).
- Okoń W., *Wprowadzenie do dydaktyki ogólnej*, Wydawnictwo Akademickie Żak, Warszawa 2003.
- Petrides K. V., Frederickson N., Furnham A., *The role of the trait emotional intelligence in academic performance and deviant behavior at school*, „Personality and Individual Differences” 2004, No. 36.
- Plopa M., Makarowski R., *Kwestionariusz Poczucia Stresu*, Vizja Press It, Warszawa 2010.
- Saklofoske D. H., Austin E. J., Minski P. S., *Factor structure and validity of a trait emotional intelligence measure*, „Personality and Individual Differences” 2003, No. 34.
- Salovey P., Mayer J. D., *Emotional intelligence*, „Imagination, Cognition and Personality” 1999, No. 9.
- Schutte N. S. i in., *Emotional intelligence and interpersonal relations*, „The Journal of Social Psychology” 2001, No. 141 (4).



- Schwartz R., *Poczucie własnej skuteczności w podejmowaniu i kontynuacji zachowań zdrowotnych. Dotychczasowe podejście teoretyczne i nowy model*, [w:] *Psychologia zdrowia*, red. I. Henszen-Niejadek, H. Sęk, PWN, Warszawa 1997.
- Selye H., *Stres okiełznany. Biblioteka myśli współczesnej*, PIW, Warszawa 1978.
- Shan M., Thungujam N. S., *Perceived emotional intelligence and ways of doping among students*, „Journal Indian Academy of Applied Psychology” 2008, No. 34 (1).
- Strelau J., Jaworowska A., Wrześniewski K., Szczepaniak P., *Kwestionariusz Radzenia Sobie w Sytuacjach Stresowych. Podręcznik*, Polskie Towarzystwo Psychologiczne, Warszawa 2005.
- Terelak J. F., *Psychologia stresu*, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz 2001.
- Terelak, J. F., *Człowiek i stres*, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz 2008.
- Tokarczyk E., *Stres a zachowanie kierowcy w ruchu drogowym*, „Transport Samochodowy” 2009, nr 1.
- Tokarczyk E., *Cechy psychiczne predysponujące do wykonywania czynności instruktora i egzaminatora. Metodyka badań*, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2009.
- Tokarczyk E., *Źródła stresu kierujących pojazdami w miejskim ruchu drogowym*, „Autobusy. Technika, eksploatacja, systemy transportowe” 2011, nr 12.
- Ucińska M., Odachowska E., Dobrzyńska M., *Psychologiczne determinanty stresu w ruchu drogowym w zależności od wykonywanej pracy*, „Transport Samochodowy” 2013, nr 3.
- Ucińska M., Odachowska E., *Kontrola emocjonalna a poziom odczuwanego stresu u kierowców pojazdów uprzywilejowanych w ruchu*, Logistyka, Poznań 2014.
- Williams C. A., *Empathy and Burnout in Male and Female Helping Professionals*, „Research in Nursing and Health” 1989, No. 12.
- Zagrożenia zdrowia kierowców pojazdów silnikowych związane ze szkodliwymi i uciążliwymi warunkami środowiska pracy*, red. E. Wągrowka-Koski, Instytut Medycyny Pracy, Łódź 2007.

### Netografia

- Driver stress and emotions and psychometric testing* (2007), [www.brake.org.uk/index.php?p=987](http://www.brake.org.uk/index.php?p=987) (dostęp: 5.02.2015).
- Misiaszek K. *Wiarygodność wychowawcy a nadzieja*, [http://www.opoka.org.pl/biblioteka/T/TA/TAK/km\\_nadzieja.html](http://www.opoka.org.pl/biblioteka/T/TA/TAK/km_nadzieja.html) (dostęp: 20.02.2015).

## Summary

### **Emotional intelligence and coping with stress at driving instructors**

The aim of the study is to analyze the relationship between emotional intelligence of driving instructors with their styles of coping with stress.

The study included 100 instructors, 70 of whom were men, whose age ranged between 23 and 69 years of age and 30 women aged between 25 and 55 years old. Instructors job experience was 8 years old. The study used Popular Emotional Intelligence Questionnaire by Jaworowski, Matczak et al. and Questionnaire and Coping with Stressful Situations by Strelau et al.

The analysis revealed statistically significant differences between male and female instructors at the average results of the level of emotional control and understanding of emotions. At instructors-business owners it is noted significantly higher levels of all the features of emotional intelligence than at instructors-workers. Driving instructors, both men as well as women achieved average results in applied styles of coping with stress. The highest level, instructors obtained in the style of coping with stress, concentrated on the task whose outcome was significantly different from other styles.

**Keywords:** driving instructors, emotional intelligence, stress