

Piotr Dąbrowski*

Temperament i poczucie nadziei na sukces instruktorów nauki jazdy a satysfakcja kursantów ze szkolenia

Wprowadzenie

Charakter pracy instruktora nauki jazdy powoduje, że w celu optymalnego spełniania swoich obowiązków pełnić on musi jednocześnie kilka ról. Szkoleniowiec musi być przede wszystkim bardzo dobrym, wzorcowym kierowcą. Jak słusznie zauważają psycholożki z Instytutu Transportu Samochodowego, aby bezpiecznie prowadzić pojazd, kierowca musi charakteryzować się odpowiednią sprawnością fizyczną i psychiczną oraz wiedzą, umiejętnościami i postawą gwarantującą zachowanie adekwatne do sytuacji¹. Instruktor nauki jazdy spędza codziennie kilka godzin w samochodzie, więc bez wyżej wspomnianych dyspozycji nie będzie w stanie sprostać wymaganiom swego zawodu. Należy oczywiście zastrzec, że praca ta nie jest jedynie przemieszczaniem się w samochodzie, jak w przypadku zawodowego kierowcy. Instruktor w trakcie kierowania pojazdem pełni również rolę szkoleniowca, nauczyciela, będąc odpowiedzialnym za bezpieczeństwo innych uczestników ruchu drogowego, jak też osoby szkolonej. Umożliwia jej korzystanie w bezpieczny sposób z ruchu drogowego w celu zdobycia umiejętności kierowania pojazdem. Ten niezwykle odpowiedzialny element pracy instruktora nauki jazdy wymaga, aby był on odpowiedzialnym, wiarygodnym i autentycznym nauczycielem. Jego cechy osobowościowe można

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

¹ M. Ucińska, E. Odachowska, M. Dobrzyńska, *Psychologiczne determinanty stresu w ruchu drogowym w zależności od wykonywanej pracy*, „Transport Samochodowy” 2013, nr 3.

rozważać z kilku punktów widzenia: postawy psychologicznej – odnoszącej się do wartości osobistej nauczyciela i stosunku do własnej osoby; postawy pedagogicznej – stosunku nauczyciela do ucznia; postawy społecznej – stosunku nauczyciela do społeczeństwa², a w wypadku nauki jazdy – do pozostałych uczestników ruchu drogowego. Różnorodne badania, również realizowane dawno temu, wykazały szeroki zakres cech, którymi powinien charakteryzować się nauczyciel. Tadeusz Malinowski³ szczególnie uwypukla żywy temperament, zrównoważenie, wrażliwość. Ewa Tokarczyk w metodyce badań kierowców, dedykowanych psychologicznym pracownikom kierowców dla instruktorów nauki jazdy, również wskazuje na wytrzymałość, towarzyskość, niski poziom lęku oraz wysoką aktywność jako cechy charakterystyczne dla tej grupy zawodowej⁴. Ksiądz profesor Kazimierz Misiaszek dodaje, że tylko ten nauczyciel i wychowawca spełni efektywnie i do końca swoje zadania, który będzie w stanie pojawić się w oczach ucznia jako osoba wiarygodna, tzn. autentyczna, prezentująca pełną koherencję słów i czynów. To jest podstawowy warunek bycia autentycznym wychowawcą i nauczycielem. W przypadku instruktora nauki jazdy również mamy do czynienia nie tylko z dydaktykiem, ale też z wychowawcą, który kształtuje człowieka na całe dalsze życie – styl jego funkcjonowania w ruchu drogowym, nawyki oraz kulturę jako kierowcy. Ida Leśnikowska-Matusiak w odniesieniu do instruktorów nauki jazdy stwierdza: (...) *dobrze jest, jeżeli kandydaci do tego zawodu nie kierują się jedynie motywacją finansową, lecz 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 i pomysłowość, poczucie humoru*⁵.

Wśród wielu istotnych uwarunkowań procesu szkolenia, ale i zadowolenia kursanta ze szkolenia, wymienia się jako jedne z najistotniejszych cechy temperamentalne⁶. Właściwości te mają bezpośredni związek z bezpiecznymi zachowaniami kierowcy w ruchu drogowym, ponieważ – wpływając na ocenę sytuacji drogowej – umożliwiają podjęcie decyzji adekwatnych do aktualnej sytuacji drogowej. Jan Strelau definiuje temperament jako *podstawowe względnie stałe*

² W. Okoń, *Wprowadzenie do dydaktyki ogólnej*, Wydawnictwo Akademickie Żak, Warszawa 2003, s. 370.

³ T. Malinowski, *Nauczyciel i społeczeństwo*, PWN, Warszawa 1968.

⁴ E. Tokarczyk, *Cechy psychiczne predysponujące do wykonywania czynności instruktora i egzaminatora. Metodyka badań*, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2009.

⁵ I. Leśnikowska-Matusiak, *Bezpieczeństwo ruchu drogowego. Teoria i praktyka szkoleń*, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2009, s. 27.

⁶ M. Ucińska, E. Odachowska, M. Dobrzyńska, op. cit.

cechy osobowości odnoszące się przede wszystkim do formalnych charakterystyk (energetycznych i czasowych) reakcji i zachowań (...)⁷, dodając, że jest on uwarunkowany wrodzonymi mechanizmami neurobiochemicznymi, które podlegają powolnym zmianom związanym z dojrzewaniem i specyficznymi dla każdej jednostki oddziaływaniami między genotypem a środowiskiem. Struktura temperamentu opisana jest za pomocą sześciu następujących cech: żwawość, perseweratywność, wrażliwość sensoryczna, reaktywność emocjonalna, wytrzymałość oraz aktywność. Istotą regulacyjnej teorii temperamentu jest modyfikowanie zachowań i sytuacji, w których aspekty energetyczne i czasowe odgrywają ważną rolę w przystosowaniu⁸. W przypadku instruktorów nauki jazdy cechy te jako moderatory zachowań i sytuacji odgrywać powinny bardzo istotną rolę w kontekście radzenia sobie ze stresem. Powinny także wspomagać szkoleniowca w kształtowaniu i wykorzystywaniu umiejętności redukcji negatywnego napięcia emocjonalnego u osoby szkolonej przy jednoczesnym zwiększaniu jej satysfakcji z nauki. Tak rozumiany temperament nie jest więc ani synonimem osobowości, ani też nie tworzy całkowicie odrębnej struktury. Relacja między cechami temperamentu i charakteru należy polegać na tym, że pierwsze z wymienionych wpływają w ontogenezie na kształtowanie się drugich, tworząc wspólnie strukturę decydującą o psychicznej unikatowości człowieka określanej mianem osobowości⁹. Temperament, rozumiany jako system regulacji i zapotrzebowania na stymulację, wpływać może na indywidualne różnice między instruktorami w zakresie sprawnego zachowania się w sytuacji prowadzenia pojazdu czy szkolenia kandydata na kierowcę, a co za tym idzie zwiększać satysfakcję i zadowolenie ze szkolenia. Niniejszy artykuł jest próbą poszukiwania związku cech temperamentalnych instruktorów nauki jazdy z zadowoleniem kursantów ze szkolenia.

Procedura badań

Osoby badane

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

⁷ J. Strelau, *Psychologia temperamentu*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1998.

⁸ B. Zawadzki, J. Strelau, *Formalna Charakterystyka Zachowania – Kwestionariusz Temperamentu (FCZ-KT)*. Podręcznik, Pracownia Testów Psychologicznych PTP, Warszawa 2010.

⁹ J. Strelau, B. Zawadzki, *The Formal Characteristics of Behaviour – Temperament Inventory (FCB-TI): Theoretical assumptions and scale construction*, „European Journal of Personality” 1993, No. 7, s. 313–336.

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 wynosił od 1 do 13 lat ($M = 7,03$; $SD = 3,49$), a u instruktorów od 1 do 35 lat ($M = 9,22$; $SD = 6,95$).

Metoda badań

W badaniu wykorzystano *Formalną Charakterystykę Zachowania – Kwestionariusz Temperamentu*¹⁰, *Kwestionariusz Osobowości Eysencka*¹¹ i *Kwestionariusz Nadziei na Sukces (KNS)*¹².

Pierwszy z wymienionych kwestionariuszy zawiera 120 stwierdzeń dotyczących różnych cech temperamentu. Odnoszą się one do sześciu skal opisujących różne temperamentalne tendencje zachowania człowieka, stanowiących formalną charakterystykę zachowania: skala żwawości – jako tendencja do szybkiego reagowania; skala perseweratywności – tendencja do kontynuowania zachowania pomimo zaprzestania działania bodźca, który je wywołał; skala wrażliwości sensorycznej – zdolność reagowania na bodźce zmysłowe o małej wartości stymulacyjnej; skala reaktywności emocjonalnej – tendencja do intensywnego reagowania na bodźce wywołujące emocje; skala wytrzymałości – zdolność do adekwatnego reagowania w sytuacjach wymagających długotrwałej lub wysoko stymulującej aktywności i skala aktywności – tendencja do podejmowania zachowań o dużej wartości stymulacyjnej. Wszystkie te tendencje i zdolności, pierwotnie zdeterminowane przez wrodzone mechanizmy fizjologiczne, podlegają również zmianom zachodzącym pod wpływem dojrzewania, starzenia się oraz niektórych czynników środowiskowych.

Kwestionariusz Osobowości Eysencka składa się ze stu pozycji odnoszących się do skal: neurotyzmu – oznaczającego stopień chwiejności emocjonalnej; ekstrawersji-introwersji – tendencji do kierowania swojej percepcji i działań ku otoczeniu lub do wewnątrz, na własne myśli i emocje; psychotyzmu – oznaczającej skłonność do psychoz; aprobaty społecznej – tendencji do przedstawiania własnej osoby w korzystnym świetle.

KNS zawiera cztery pozycje odnoszące się do przekonań o silnej woli, cztery pozycje odnoszące się do przekonań o umiejętności znajdowania rozwiązań, oraz cztery pozycje buforowe. Osoba badana jest proszona o wyobrażenie sobie siebie w różnych kontekstach sytuacyjnych i w różnym czasie (w przeciwień-

¹⁰ B. Zawadzki, J. Strelau, op. cit.

¹¹ P. Brzozowski, R. Drwał, *Kwestionariusz Osobowości Eysencka. Podręcznik*, Pracowania Testów Psychologicznych PTP, Warszawa 2008.

¹² M. Łąguna, J. Trzebiński, M. Zięba, *Kwestionariusz Nadziei na Sukces. Podręcznik*, Pracowania Testów Psychologicznych PTP, Warszawa 2005.

stwie do skali mierzącej nadzieję jako stan, w której badany opisuje swoje przekonania w chwili obecnej). W badaniu zastosowano również ankietę własną, w której poproszono kandydatów na kierowców, szkolonych przez badanych instruktorów, o ustosunkowanie się do pytań o zadowolenie z instruktora oraz procesu szkolenia i o podanie odpowiedzi według czteropunktowej skali.

Wyniki badań

Badani instruktorzy nauki jazdy uzyskali przeciętne wyniki we wszystkich skalach wykorzystywanych w badaniach kwestionariuszy. W przypadku neurotyczności, wrażliwości sensorycznej, reaktywności emocjonalnej, umiejętności znajdowania rozwiązań oraz nadziei na sukces wynik mężczyzn istotnie różni się od wyniku kobiet (tab. 1).

Tabela 1. Różnice pomiędzy instruktorami a instruktorkami w zakresie cech osobowości, temperamentu i nadziei na sukces

Cechy	Instruktorzy <i>M (SD)</i>	Instruktorki <i>M (SD)</i>	Istotność różnic <i>t (p)</i>
Neurotyczność	3,77(0,61)	5,00(1,23)	6,64(0,000)
Ekstrawersja	4,9(1,89)	4,96(1,03)	0,05(0,958)
Aprobata społeczna	6,48(1,60)	6,70(1,34)	0,64(0,522)
Żwawość	4,84(1,72)	5,30(2,23)	1,10(0,269)
Perseweratywność	5,65(1,97)	5,23(2,28)	0,93(0,351)
Wrażliwość sensoryczna	3,40(1,85)	4,73(2,53)	2,94(0,004)
Reaktywność emocjonalna	4,85(1,73)	6,31(2,31)	3,03(0,003)
Wytrzymałość	5,44(1,81)	5,53(1,69)	0,23(0,816)
Aktywność	5,60(1,74)	5,43(1,65)	0,44(0,658)
Siła woli	6,40(1,85)	5,66(1,98)	1,77(0,079)
Znajdowanie rozwiązań	5,08(1,79)	4,23(1,10)	2,40(0,018)
Nadzieja na sukces	5,82(1,74)	4,90(1,72)	2,44(0,016)

Analizy statystyczne pokazują, że zarówno instruktorzy właściciele, jak też instruktorzy pracownicy uzyskali przeciętne wyniki we wszystkich wykorzystywanych w badaniu skalach. Między obiema grupami ujawniły się zarazem istotne różnice w średnich wynikach neurotyczności, reaktywności emocjonalnej, wytrzymałości, aktywności (tab. 2), co może mieć istotne znaczenie dla późniejszych analiz, które dowodzą większego zadowolenia osób szkolonych

z instruktorów nauki jazdy będących zarazem właścicielami ośrodków szkolenia kierowców.

Tabela 2. Różnice pomiędzy instruktorami właścicielami a instruktorkami pracownikami w zakresie cech osobowości, temperamentu i nadziei na sukces

Cechy	Instruktorzy właściciele <i>M (SD)</i>	Instruktorzy pracownicy <i>M (SD)</i>	Istotność różnic <i>t (p)</i>
Neurotyczność	3,60(0,56)	4,37(1,07)	3,69(0,000)
Ekstrawersja	5,23(1,92)	4,87(1,55)	0,98(0,324)
Aprobata społeczna	6,33(1,68)	6,64(1,45)	0,92(0,355)
Żwawość	5,00(1,68)	4,97(1,99)	0,06(0,944)
Perseweratywność	6,03(1,54)	5,31(2,23)	1,60(0,112)
Wrażliwość sensoryczna	3,36(1,60)	3,98(2,33)	1,32(0,189)
Reaktywność emocjonalna	6,80(1,21)	5,11(2,07)	4,13(0,000)
Wytrzymałość	6,40(1,13)	5,07(1,85)	3,64(0,000)
Aktywność	6,50(1,04)	5,14(1,78)	3,87(0,000)
Siła woli	6,36(1,79)	6,10(1,97)	0,63(0,525)
Znajdowanie rozwiązań	5,13(1,94)	4,70(1,52)	1,19(0,234)
Nadzieja na sukces	5,80(1,80)	5,44(1,77)	0,91(0,361)

Dalsza analiza poszczególnych poziomów zadowolenia kandydatów na kierowców ze szkolenia i współpracy z instruktorami w kontekście płci i statusu szkoleniowców pokazuje istotne statystycznie różnice między instruktorami a instruktorkami oraz między instruktorami właścicielami firm a instruktorami pracownikami. Mężczyźni instruktorzy uzyskali istotnie wyższe wyniki w skalach zadowolenia kursantów z kursu, rozumienia problemów kursantów czy ogólnej oceny. Kobiety instruktorki natomiast uzyskały wyższe wyniki w skali poziomu stresu szkolenia (tab. 3).

Tabela 3. Różnice pomiędzy instruktorami a instruktorkami w zakresie zadowolenia ze szkolenia

Ocena instruktora	Instruktorzy <i>M (SD)</i>	Instruktorki <i>M (SD)</i>	Istotność różnic <i>t (p)</i>
Zadowolenie z instruktora	3,17(0,77)	1,56(0,56)	10,16(0,000)
Miła atmosfera	3,25(0,67)	1,80(0,48)	10,69(0,000)
Rozumienie problemów kursanta	3,12(0,74)	1,76(0,50)	9,18(0,000)
Stresująca atmosfera	1,48(0,58)	2,86(0,62)	10,59(0,000)
Zaangażowanie	3,17(0,74)	1,60(0,67)	9,96(0,000)
Ogólna ocena instruktora	3,30(0,72)	1,40(0,72)	11,96(0,000)
Chęć polecenia instruktora innym	3,20(0,71)	1,30(0,55)	12,51(0,000)

Instruktorzy właściciele firm również różnią się istotnie od instruktorów pracowników w aspekcie satysfakcji kursantów ze szkolenia. Zastanawiające jest, że we wszystkich skalach zadowolenia ze szkolenia właściciele firm uzyskali istotnie wyższe wyniki od pracowników z wyjątkiem wymiaru „stresująca atmosfera”, w którym instruktorzy pracownicy otrzymali istotnie wyższe wyniki (tab. 4).

Tabela 4. Różnice pomiędzy instruktorami właścicielami a instruktorami pracownikami w zakresie zadowolenia ze szkolenia

Ocena instruktora	Instruktorzy właściciele <i>M (SD)</i>	Instruktorzy pracownicy <i>M (SD)</i>	Istotność różnic <i>t (p)</i>
Zadowolenie z instruktora	3,10(0,75)	2,51(1,08)	2,68(0,008)
Miła atmosfera	3,23(0,67)	2,64(0,94)	3,80(0,002)
Rozumienie problemów kursanta	3,26(0,63)	2,48(0,92)	4,19(0,000)
Stresująca atmosfera	1,30(0,46)	2,15(0,87)	5,03(0,000)
Zaangażowanie	3,20(0,61)	2,48(1,08)	3,37(0,001)
Ogólna ocena instruktora	3,40(0,72)	2,44(1,16)	4,16(0,000)
Chęć polecenia instruktora innym	3,33(0,71)	2,35(1,07)	4,54(0,000)

Analiza wariancji (ANOVA) ukazuje brak różnicowania średnich wyników zadowolenia ze szkolenia w zależności od nasilenia wyników poszczególnych wymiarów osobowości z podziałem na niskie, przeciętne, wysokie z wyjątkiem neurotyczności, której analiza pokazuje, że główna różnica (test Tukeya dla różnych N) występuje jedynie pomiędzy wynikami przeciętnymi a niskimi (tab. 5).

Tabela 5. Analiza wariancji ANOVA poziomu ogólnej oceny instruktora w zależności od nasilenia neurotyczności

Cechy	Niskie $M (SD)$	Przeciętne $M (SD)$	Wysokie $M (SD)$	ANOVA $F (p)$
Neurotyczność	3,31(0,82)	2,59(1,15)	–	6,59(0,011)

Kolejne analizy dotyczyły istotności różnic średnich wyników poszczególnych wymiarów zadowolenia ze szkolenia w zależności od nasilenia wyników poszczególnych wymiarów temperamentu z podziałem na niskie, przeciętne, wysokie. Badania pokazują, że jedynie dla wymiaru żwawości różnica (test Tukeya dla różnych N) występuje pomiędzy wynikami wysokimi, przeciętnymi i niskimi (tab. 6). Wyniki dają podstawę do przypuszczenia, że niski poziom żwawości instruktorów nauki jazdy jest czynnikiem determinującym większe zadowolenie kursantów ze swoich szkoleniowców.

Tabela 6. Analiza wariancji ANOVA poziomu zadowolenia ze szkolenia, miłej atmosfery, ogólnej oceny instruktora oraz deklaracji o poleceniu instruktora innym, w zależności od nasilenia żwawości

	Niskie $M (SD)$	Przeciętne $M (SD)$	Wysokie $M (SD)$	ANOVA $F (p)$
Żwawość	3,04(1,11)	2,73(0,98)	2,05(0,89)	4,81(0,010)
	3,14(0,91)	2,85(0,89)	2,29(0,84)	4,40(0,014)
	3,19(1,07)	2,75(1,10)	2,05(1,08)	5,04(0,008)
	3,04(1,07)	2,70(1,03)	1,94(0,96)	5,63(0,004)

Na uwagę zasługuje analiza korelacji cech osobowości i temperamentu z wymiarami zadowolenia kursantów ze szkolenia. Najwięcej związków zaobserwować można w przypadku neurotyczności, wrażliwości sensorycznej i reaktywności emocjonalnej. Należy jednak zauważyć, że pomimo istotności statystycznej, w wielu sytuacjach można mówić raczej o tendencjach niż silnych związkach (tab. 7).

Tabela 7. Współzależności cech osobowości i temperamentu instruktorów nauki jazdy z zadowoleniem ze szkolenia

Ocena instruktora	Neurotyczność <i>r(p)</i>	Wrażliwość sensoryczna <i>r(p)</i>	Reaktywność emocjonalna <i>r(p)</i>
Zadowolenie z instruktora	-0,45(0,000)	-0,32(0,001)	0,21(0,034)
Miła atmosfera	-0,51(0,000)	-0,30(0,002)	0,21(0,030)
Rozumienie problemów kursanta	-0,47(0,000)	-0,27(0,005)	0,08(0,410)
Stresująca atmosfera	0,37(0,000)	0,20(0,040)	-0,14(0,156)
Zaangażowanie	-0,46(0,000)	-0,31(0,002)	0,16(0,104)
Ogólna ocena instruktora	-0,49(0,000)	-0,33(0,001)	0,24(0,014)
Chęć polecenia instruktora innym	-0,48(0,000)	-0,35(0,000)	0,10(0,044)

Analiza związku wymiarów nadziei na sukces instruktorów nauki jazdy również pokazuje współwystępowanie skali siły woli, umiejętności znajdowania rozwiązań i wyniku ogólnego – z zadowoleniem ze szkolenia (tab. 8).

Tabela 8. Współzależności występowania nadziei na sukces instruktorów nauki jazdy z zadowoleniem ze szkolenia kursantów

Ocena instruktora	Siła woli <i>r(p)</i>	Umiejętność znajdowania rozwiązań <i>r(p)</i>	Nadzieja na sukces – wynik ogólny <i>r(p)</i>
Zadowolenie z instruktora	0,13(0,177)	0,28(0,003)	0,24(0,016)
Miła atmosfera	0,13(0,183)	0,120(0,034)	0,19(0,049)
Rozumienie problemów kursanta	0,18(0,071)	0,12(0,205)	0,18(0,072)
Stresująca atmosfera	-0,23(0,015)	-0,29(0,003)	-0,30(0,002)
Zaangażowanie	0,14(0,142)	0,21(0,031)	0,20(0,038)
Ogólna ocena instruktora	0,24(0,015)	0,28(0,005)	0,30(0,002)
Chęć polecenia instruktora innym	0,18(0,066)	0,28(0,005)	0,26(0,008)

Dalsze analizy wykazały brak istotnych statystycznie korelacji zadowolenia ze szkolenia z wiekiem czy stażem pracy instruktorów nauki jazdy. Ciekawy jest również brak istotnych statystycznie różnic między średnimi wynikami zado-

wolonia ze szkolenia w zależności od deklarowanych przez instruktorów zarobków z podziałem na słabe, średnie i wysokie. Oznaczałoby to, że zadowolenie kursantów ze szkolenia nie zależy od wysokości zarobków instruktorów nauki jazdy. Analiza wariancji ANOVA ukazuje również brak zróżnicowania średnich wyników zadowolenia (test Tukeya dla różnych N) ze szkolenia w zależności od umiejętności znajdowania rozwiązań. Sugeruje ona również brak wpływu uposażenia finansowego na kompetencje i zaangażowanie w pracy szkoleniowca.

Podsumowanie i wnioski

Analiza cech osobowości badanej grupy pokazuje, że instruktorzy nauki jazdy uzyskali przeciętne wyniki w skalach neurotyzmu, ekstrawersji oraz aprobaty społecznej, a u kobiet średni poziom neurotyzmu jest istotnie wyższy niż u mężczyzn. Badania brytyjskie wskazują, że sześciu na dziesięciu (59%) kierujących podlegało stresowi w okresie ostatniego miesiąca. Spośród nich 16% przyznaje, że bywa zestresowanych codziennie¹³. Funkcjonowanie w warunkach pobudzenia emocjonalnego przekraczającego poziom optymalny dla mobilizacji organizmu lub przewlekłego powoduje zaburzenia sprawności funkcjonowania, co prowadzi do błędów, a w konsekwencji może przyczyniać się do kolizji lub wypadku drogowego¹⁴.

Zrównoważenie emocjonalne u instruktorów nauki jazdy, których charakter pracy umiejscawia właśnie w realiach generujących sytuacje stresowe, umożliwia im zachowanie kontroli nad osobą szkoloną, pojazdem i przede wszystkim nad sobą. Cecha ta, jak pokazują dalsze analizy, jest wręcz predykatorem zadowolenia kandydata na kierowcę. Neurotyzm, czego dowodzą wyniki badań instruktorów, negatywnie koreluje ze wszystkimi poziomami oceny instruktora przez kursanta, z wyjątkiem poziomu „stresująca atmosfera” – w tym przypadku zauważyć można korelację dodatnią. Wynikałby z takich rozważań wniosek, że instruktorzy o niższym poziomie neurotyzmu będą lepiej ocenianymi szkoleniowcami, a co za tym idzie – chętniej polecanymi. Strelau, opisując relację między cechami temperamentu a radzeniem sobie w sytuacjach stresowych, postawił hipotezę, że cechy temperamentu związane z działaniem, w tym takie jak ekstrawersja, poszukiwanie stymulacji, powinny sprzyjać kształtowaniu się stylu radzenia sobie zorientowanego na rozwiązanie problemu i działanie.

¹³ *Driver stress and emotions and psychometric testing*, Royal Society for the Prevention of Accidents, www.brake.org.uk/index.php?p=987 (dostęp: 20.02.2016).

¹⁴ 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, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1997.

Z kolei cechy temperamentalne zorientowane na emocje, takie jak neurotyczność czy reaktywność emocjonalna, to charakterystyki, na bazie których kształtuje się styl radzenia sobie skoncentrowany na emocjach¹⁵. Wydaje się, iż w kontekście nauki jazdy styl skoncentrowany na zadaniu, który przejawiałby instruktor, sprzyjać będzie zmniejszeniu stresu, przeżywania przez kursanta negatywnych emocji czy frustracji. Styl skoncentrowany na emocjach będzie prawdopodobnie sprzyjał eskalacji stresu osoby szkolonej i różnym zakłóceńiom toku szkolenia. W świetle powyższych rozważań nie dziwią efekty analizy średnich wyników zadowolenia kursantów z ich instruktorów, które pokazują istotną różnicę między mężczyznami i kobietami w tym kontekście. Na wszystkich poziomach zadowolenia ze szkolenia wynik instruktorów jest istotnie wyższy od wyniku instruktorek z wyjątkiem poziomu „stresująca atmosfera”, w którym średni wynik kobiet jest istotnie wyższy od wyniku mężczyzn. Zastanawiający jest fakt, że wynik ten dokładnie pokrywa się z analizą związku neurotyczności i zadowolenia ze szkolenia. Czyżby kobiety były gorzej oceniane przez swoich kursantów od mężczyzn właśnie z powodu – co prawda umiarkowanego, ale jednak istotnie wyższego – poziomu neurotyczności? Jak pokazują liczne badania, różnice między mężczyznami a kobietami w predyspozycjach i zdolnościach do prowadzenia pojazdu istnieją i nie są jednoznaczne. Dane Komendy Głównej Policji pokazują, że kobiety jeżdżą bardziej zachowawczo, ostrożniej i są spokojniejsze, częściej stosują się do przepisów¹⁶ oraz że to mężczyźni są najczęściej sprawcami wypadków. Mężczyźni mają jednak lepsze wyuczucie perspektywy i lepiej czytają mapę, co potwierdzają statystyki. Inne badania¹⁷ wykazały, iż kobiety inaczej reagują na zachowania uczestników ruchu drogowego. Przejawiają większe poirytowanie w sytuacjach utrudnień powodowanych przez innych oraz, co istotne, gdy zachowania kierowców są odbierane przez nie jako niebezpieczne. Mężczyźni z kolei wykazują tendencję do agresywnych reakcji na nieostrożną jazdę i bezpośrednią wrogość ze strony innych kierowców. Wyniki badanych instruktorów nauki jazdy pokazują też istotne różnice w średnich poziomach niektórych cech temperamentu: reaktywności emocjonalnej i wrażliwości sensorycznej. Potwierdzałyby to badania ukazujące różnice między kobietami i mężczyznami w kontekście rejestrowania

¹⁵ J. Strelau, *Temperament, osobowość, działanie*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1995.

¹⁶ *Wypadki drogowe w Polsce w 2013 roku*, opr. E. Symon, Komenda Główna Policji, Warszawa 2014.

¹⁷ G. Björklund, *Driver irritation and aggressive behaviour*, „Accident Analysis and Prevention” 2008, No. 40, s. 1069–1077.

bodźców przez różne receptory zmysłowe¹⁸. U kobiet średni minimalny próg chemicznego i elektrycznego pobudzenia receptorów smakowych jest niższy niż u mężczyzn. Powoduje to, że kobiety szybciej rejestrują bodźce smakowe, zapachowe, potrafią je też lepiej rozróżnić. Reguła ta dotyczy także innych modalności zmysłowych, szczególnie bodźców słuchowych. Jak jednak zauważa Ewa Odachowska¹⁹, rejestracja bodźca nie jest jednak jednoznaczna z reakcją na niego. Analizy prowadzone przez psychologów w Instytucie Transportu Samochodowego dowodzą, że czas reakcji na bodźce u kobiet jest dłuższy niż u mężczyzn, a różnica ta jest istotna statystycznie. Duże różnice zaobserwowano także w przypadku średniego czasu reakcji na bodźce optyczne i akustyczne – kobiety w obu sytuacjach reagowały wolniej. Inne analizy cech temperamentalnych prowadzą do podsumowania, że kierowcy mężczyźni są aktywniejsi i mają wyższy poziom wytrzymałości. Wśród kobiet natomiast znacznie wyższe wyniki obserwuje się w wymiarach perseweratywności i reaktywności emocjonalnej²⁰. Jak pokazują badania nad płcią mózgu²¹, lepiej od mężczyzn wychwytyują one i odczytują pewne sygnały przez nich niezauważane, m.in. emocjonalne odcienie głosu, gestykulację i mimikę twarzy, co w przypadku instruktorek nauki jazdy powinno mieć niebagatelne znaczenie dla komfortu i dobrostanu osoby szkolonej. Analizy cech temperamentu instruktorów nauki jazdy wykluczyły istotne różnice nasilenia wyników poszczególnych jego wymiarów w zależności od średnich wyników poszczególnych wymiarów zadowolenia ze szkolenia z wyjątkiem żwawości. To właśnie ta tendencja do szybkiego reagowania miała być kluczowa dla zadowolenia osoby szkolonej z instruktora. Być może oznacza to, że szkoleniowiec ze zbyt silną tendencją do zmiany jednego zachowania na inne lub właśnie zbyt szybkiego reagowania, nie dając możliwości przyswajania wiedzy i umiejętności w wolniejszym, właściwym dla osoby szkolonej tempie, staje się dla niej mniej efektywny, co pociąga za sobą niezadowolenie, a może frustrację. Instruktorzy o niskiej żwawości notują istotnie wyższy poziom w skali zadowolenia ze szkolenia, miłej atmosfery, ogólnej oceny instruktora oraz – jak deklarują kursanci – są najbardziej godni polecenia innym osobom pragnącym uzyskać prawo jazdy.

¹⁸ J. Skubacz, E. Nęcka, *Eksperymentalna analiza zachowania dziewcząt i chłopców w warunkach wymagających selektywności i podzielności uwagi*, „Przegląd Psychologiczny” 1995, t. 38.

¹⁹ E. Odachowska, D. Ścigała, *Kobieta i mężczyzna za kierownicą. Psychologiczne aspekty różnic płciowych w zachowaniu na drodze*, „Transport Samochodowy” 2014, nr 2.

²⁰ E. Odachowska, *Temperamentalne uwarunkowania zachowań ryzykownych na podstawie kierowców*, „Logistyka” 2012, nr 3.

²¹ A. Grabowska, *Płeć mózgu*, „Studia Psychologiczne” 1997, t. XXXVI.

Porównanie instruktorów właścicieli z instruktorami pracownikami daje też pole do pewnych refleksji. Wyniki pokazują, że właściciele są istotnie mniej neurotyczni, wytrzymali i aktywni od pracowników, a średni wynik ich reaktywności emocjonalnej jest istotnie wyższy niż instruktorów pracowników. Może to świadczyć o tym, iż ostatni z wymienionych są osobami o silniejszym układzie nerwowym. Niska reaktywność wraz z wysoką aktywnością i wytrzymałością wskazywałaby na potrzebę podejmowania działań o dużej wartości stymulacyjnej, co w przypadku szkolenia kierowców (jak potwierdzają wyniki badanych) powoduje najprawdopodobniej mniejsze zadowolenie kursantów z instruktorów. Istotna statystycznie ujemna korelacja neurotyczności i dodatnia reaktywności emocjonalnej z zadowoleniem z instruktorów mogłaby również wskazywać na instruktorów właścicieli szkół nauki jazdy jako na szkoleniowców dających swoim kursantom większą satysfakcję. Dzieje się tak być może dlatego, iż osoby neurotyczne częściej przeżywają przykre emocje związane ze stresem i stosują dezadaptacyjne sposoby radzenia sobie z nim²².

Jak zauważa Anna Łuczak, zawód kierowcy należy do kategorii trudnych i niebezpiecznych ze względu na wykonywanie przez pracownika czynności wymagających szczególnej sprawności psychofizycznej oraz możliwość wystąpienia sytuacji zagrożenia życia²³. Instruktorzy nauki jazdy muszą zatem stosować efektywne i adaptacyjne sposoby radzenia sobie ze stresem. Być może będzie to również istotnym czynnikiem warunkującym zadowolenie kursanta ze swojego instruktora. Badania wykazały również istotny związek wszystkich wymiarów nadziei na sukces z satysfakcją kursanta ze szkolenia. Warto zaznaczyć, iż mimo istotności statystycznej współczynnik korelacji jest raczej niski, więc należałoby w tym przypadku mówić o tendencjach niż o silnych związkach. Wprowadzenie przez Charlesa R. Snydera nadziei w znaczeniu konstruktu rozumianego jako proces myślowy obejmuje trzy zintegrowane ze sobą elementy: cel, motywację oraz drogę do celu²⁴. Droga do celu oznacza zdolność twórczego kreowania różnych sposobów realizacji wybranego celu, które stanowią alternatywy w wypadku napotkania trudności²⁵. Nadzieja jest więc pozytywnym stanem motywacyjnym wynikającym z przekonania o wysokim prawdopodobieństwie odniesienia sukcesu dzięki wykorzystaniu własnych kompe-

²² G. Matthews, L. Dorn, A. I. Glendon, *Personality correlates of driver stress*, „Personality and Individual Differences” 1991, No. 12(6), s. 535–549.

²³ A. Łuczak, *Wymagania psychologiczne w doborze osób do zawodów trudnych i niebezpiecznych*, CIOP, Warszawa 2001.

²⁴ P. Kwiatek, *Znaczenie i rozwój psychologii nadziei w ujęciu Charlesa Richarda Snydera*, t. 31, Towarzystwo Naukowe Franciszka Salezego, Łomianki 2012, s.157–170.

²⁵ M. Łaguna, J. Trzebiński, M. Zięba, op. cit.

tencji. Maria Ryś definiuje nadzieję jako *przepelnione pragnieniem oczekiwanie czy przekonanie, że wszystko ułoży się dobrze, stan odwagi lub optymistyczną postawę*²⁶. Wysoki poziom nadziei ma wpływ na zdolność podejmowania decyzji w warunkach niepewności²⁷. Wyniki badanych instruktorów pokazują istotne tendencje współwystępowania – w zakresie siły woli, umiejętności znajdowania rozwiązań, jak też wyniku ogólnego – nadziei na sukces z satysfakcją ze szkolenia osób szkolonych. Badania nie ujawniły istotnych statystycznie różnic średnich wyników w wymiarach nadziei na sukces między instruktorami właścicielami a instruktorami pracownikami. Jednakże istnieje istotna statystycznie różnica w zakresie ogólnego wyniku znajdowania rozwiązań i nadziei na sukces między mężczyznami a kobietami. Wpływ nadziei na sukces wywierany na intencje i motywacje Mario Hayek tłumaczy²⁸, odwołując się do teorii planowanego działania Ajzena, według której głównym źródłem motywacji do podjęcia działania jest intencja, czyli skłonność do zaangażowania się. Być może skłonność ta wyjaśnia również większą satysfakcję ze szkolenia, jaką dają kursantom instruktorzy mężczyźni. Wymiary tego konstruktów psychologicznych mogą ponadto być istotne dla efektywnego zarządzania firmą przez instruktorów właścicieli, choć średni wynik nadziei na sukces osiąga w ich przypadku przeciętne wartości. Badacze uznają, że optymizm, jak i nadzieja na sukces są cechami często wskazywanymi w psychologicznym profilu przedsiębiorcy²⁹. Warto dodać, iż wyniki badanych instruktorów w kontekście deklarowanych przez nich zarobków z podziałem na słabe, średnie i wysokie pokazują, że 30% badanych interpretuje swoje zarobki jako słabe, co nie jest dobrą informacją dla rozwoju tej branży. Jednocześnie wyniki pokazują brak istotnych różnic w średnich wynikach zadowolenia ze szkolenia i z instruktora w zależności od wysokości jego zarobków, co jest z kolei dobrą informacją dla osób szkolonych.

Badania różnych psychologicznych uwarunkowań pracy instruktorów nauki jazdy mają być przyczynkiem do szerokiej dyskusji na temat tej branży. Rację ma Ewa Żmijewska, kiedy mówi, że w opisie kompetencji, również instruktorów nauki jazdy, nie można pominąć cech osobowości, gdyż to one stanowią

²⁶ M. Ryś, *Człowiek niosący nadzieję*, „Kwartalnik Naukowy Fides et Ratio” 2010, nr 2(2), s. 55.

²⁷ R. Porzak, M. Sagan, *Nadzieja i przedsiębiorczość – psychologiczne aspekty zarządzania*, „Zeszyty Naukowe WSEI” 2013, nr 6(1), seria „Ekonomia”.

²⁸ M. Hayek, *Control Beliefs and Positive Psychological Capital: Can Nascent Entrepreneurs Discriminate Between What Can and Cannot be Controlled?*, „Journal of Management Research” 2012, No. 12(1), s. 3–13.

²⁹ J. Kirkwood, *Is Lack of self-confidence hindering women entrepreneurs?*, „Journal of Gender and Entrepreneurship” 2009, No. 2, vol. 1; T. Zaleśkiewicz, *Przedsiębiorczość i podejmowanie ryzyka*, [w:] *Psychologia ekonomiczna*, red. T. Tyszka, GWP, Gdańsk 2004.

istotę bycia nauczycielem³⁰. Instruktorzy nauki jazdy w Polsce muszą poczuć, że nie są tylko szkoleniowcami, ale nauczycielami i wychowawcami. To przecież od nich zależą późniejsze nawyki i zachowanie kierowców na drodze oraz bezpieczeństwo nas wszystkich – uczestników ruchu drogowego.

Bibliografia

- Brzozowski P., Drwal R., *Kwestionariusz Osobowości Eysencka. Podręcznik*, PTP, Warszawa 2008.
- Björklund G., *Driver irritation and aggressive behaviour*, „Accident Analysis and Prevention” 2008, No. 40.
- Eysenck H., Eysenck S., Jaworowska A., *Podręcznik do skal osobowości Eysencka (EPS dla Dorosłych)*, Pracownia Testów Psychologicznych Polskiego Towarzystwa Psychologicznego, Warszawa 2011.
- Grabowska A., *Płeć mózgu*, „Studia Psychologiczne” 1997, t. XXXVI.
- Hayek M., *Control Beliefs and Positive Psychological Capital: Can Nascent Entrepreneurs Discriminate Between What Can and Cannot be Controlled?*, „Journal of Management Research” 2012, No. 12(1)
- Kirkwood J., *Is Lack of self-confidence hindering women entrepreneurs?*, „Journal of Gender and Entrepreneurship” 2009, No. 2, vol. 1.
- Kwiątek P., *Znaczenie i rozwój psychologii nadziei w ujęciu Charlesa Richarda Snaydera*, t. 31, Towarzystwo Naukowe Franciszka Salezego, Łomianki 2012.
- Leśnikowska-Matusiak I., *Bezpieczeństwo ruchu drogowego. Teoria i praktyka szkoleń*, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2009.
- Łaguna M., Trzebiński J., Zięba M., *Kwestionariusz Nadziei na Sukces. Podręcznik*, Pracownia Testów Psychologicznych PTP, Warszawa 2005.
- Łuczak A., *Wymagania psychologiczne w doborze osób do zawodów trudnych i niebezpiecznych*, CIOP, Warszawa 2001.
- Malinowski T., *Nauczyciel i społeczeństwo*, PWN, Warszawa 1968.
- Matthews G., Dorn L., Glendon A. I., *Personality correlates of driver stress*, „Personality and Individual Differences” 1991, No. 12(6).
- Odachowska E., *Temperamentalne uwarunkowania zachowań ryzykownych na podstawie kierowców*, „Logistyka” 2012, nr 3.
- Odachowska E., Ścigała D., *Kobieta i mężczyzna za kierownicą. Psychologiczne aspekty różnic płciowych w zachowaniu na drodze*, „Transport Samochodowy” 2014, nr 2.
- Okoń W., *Wprowadzenie do dydaktyki ogólnej*, Wydawnictwo Akademickie Żak, Warszawa 2003.

³⁰ E. Żmijewska, *Europejski nauczyciel – fikcja czy rzeczywistość?*, [w:] *Tożsamość – reminiscencje*, red. E. Gawęł-Luty, J. Kojkoł, Wydawnictwo „Harmonia”, Gdańsk 2008, s. 451.

- Porzak R., Sagan M., *Nadzieja i przedsiębiorczość – psychologiczne aspekty zarządzania*, „Zeszyty Naukowe WSEI” 2013, nr 6(1), seria „Ekonomia”.
- Ryś M., *Człowiek niosący nadzieję*, „Kwartalnik Naukowy Fides et Ratio” 2010, nr 2(2).
- 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, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1997.
- Skubacz J., Nęcka E., *Eksperymentalna analiza zachowania dziewcząt i chłopców w warunkach wymagających selektywności i podzielności uwagi*, „Przegląd Psychologiczny” 1995, t. 38.
- Strelau J., Zawadzki B., *The Formal Characteristics of Behaviour – Temperament Inventory (FCB-TI): Theoretical assumptions and scale construction*, „European Journal of Personality” 1993, No. 7.
- Strelau J., *Temperament, osobowość, działanie*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa. 1995.
- Strelau J., *Psychologia temperamentu*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1998.
- Tokarczyk E., *Cechy psychiczne predysponujące do wykonywania czynności instruktora i egzaminatora. Metodyka badań*, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2009.
- Ucińska M., Odachowska E., Dobrzyńska M., *Psychologiczne determinanty stresu w ruchu drogowym w zależności od wykonywanej pracy*, „Transport Samochodowy” 2013, nr 3.
- Wypadki drogowe w Polsce w 2013 roku*, opr. E. Symon, Komenda Główna Policji, Warszawa 2014.
- Zaleśkiewicz T., *Przedsiębiorczość i podejmowanie ryzyka*, [w:] *Psychologia ekonomiczna*, red. T. Tyszka, GWP, Gdańsk 2004.
- Zawadzki B., Strelau J., *Formalna Charakterystyka Zachowania – Kwestionariusz Temperamentu (FCZ-KT). Podręcznik*, PTP, Warszawa 2010.
- Żmijewska E., *Europejski nauczyciel – fikcja czy rzeczywistość?*, [w:] *Tożsamość – reminiscencje*, red. E. Gawęł-Luty, J. Kojkoł, Wydawnictwo „Harmonia”, Gdańsk 2008.

Netografia

- Driver stress and emotions and psychometric testing*, Royal Society for the Prevention of Accidents, www.brake.org.uk/index.php?p=987 (dostęp: 20.02.2016).
- Misiaszek K., *Wiarygodność wychowawcy a nadzieja*, http://www.opoka.org.pl/biblioteka/T/TA/TAK/km_nadzieja.html (dostęp: 20.02.2016).

Summary

Temperament and a sense of hope for success among driving instructors and participants' satisfaction of the training

This article provides an overview of the views on the importance of temperament and the sense of hope for the success of driving instructors and the relationships of these structures with the satisfaction of the trainees.

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. The instructors' training period was 8 years. The study used questionnaires: Formal Characteristics of Behavior Temperament Questionnaire by Jan Strelau and Bogdan Zawadzki, Eysenck Personality Questionnaire in Polish adaptation of Brzozowski and Drwal and Hope Questionnaire for Success by Łagun, Trzebinski and Zięba.

Driving instructors received average scores on all scales of questionnaires. Statistical analyzes show that both instructor owners and instructors employees achieved average results on all scales used in the study. Both groups showed significant differences in the mean results of neuroticism, emotional reactivity, endurance, activity. Instructors have achieved significantly higher scores on scales: student satisfaction with the course, comprehension of the student's problems, or overall assessment of the instructor, while female instructors gained higher scores on the stress level of the training.

Significantly higher results in instructors male instructors women, scales: satisfaction of students from the course, understanding the problems of students or, more generally assessed instructor and higher in women on a scale stress level training can lead to the conclusion that the male instructors give their trainees greater satisfaction from training than women. Significantly higher scores on all satisfaction scales from instructor owner training allow you to formulate the claim that the trainee enjoys a higher level of satisfaction with the training, in cooperation with the instructor who is also the owner of the business.

keywords: driving instructors, sense of hope for success, temperament

słowa kluczowe: instruktorzy nauki jazdy, nadzieja na sukces, temperament

