

УДК 159.9

DOI: 10.34670/AR.2020.44.93.018

Исследование динамики стиля вождения: от новой методологии к эмпирике

Лобанова Юлия Игоревна

Кандидат психологических наук, доцент,
доцент кафедры истории и философии,
факультет экономики и управления,

Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет,
190005, Российская Федерация, Санкт-Петербург, 2-я Красноармейская ул., 4;
e-mail: gretta25@list.ru

Аннотация

В статье анализируется значение концепции индивидуального стиля деятельности Е.А. Климова в снижении значения полного соответствия субъекта требованиям деятельности. Обозначаются основные аспекты прежней методологии изучения стилей и предлагается ряд новых положений в отношении исследования стилей, среди которых главные – изменчивость субъекта труда и динамичность стилевого приспособления. Изучение стилевой динамики предлагается провести на особом объекте – стилях вождения, реализуемых в условиях искусственной социокультурной среды – дорожного движения. Эмпирическое исследование динамики характеристик стиля вождения проводится методом самооценивания их водителями с помощью предметной рефлексии (как отражения принципа действия) в разные годы стажа вождения (первый, третий, пятый, десятый). Сравнение самооценок характеристик стиля вождения разных лет с самооценками первого года позволяет говорить о наличии стилевой динамики, которая более выражена в отношении уверенности при парковке и наименее – в отношении планирования-импульсивности. Приводится объяснение возможных причин выявленных различий через факторы детерминации данных стилевых характеристик. Ставится проблема исследования особенностей динамики стилевых характеристик у водителей с разным уровнем надежности деятельности (у аварийных и безаварийных).

Для цитирования в научных исследованиях

Лобанова Ю.И. Исследование динамики стиля вождения: от новой методологии к эмпирике // Психология. Историко-критические обзоры и современные исследования. 2020. Т. 9. № 4А. С. 182-191. DOI: 10.34670/AR.2020.44.93.018

Ключевые слова

Стили, методология изучения стилей, ресурсный подход, стиль вождения, динамика стилевых характеристик, устойчивость, гибкость, надежность деятельности.

Введение

Представления о значимости полного соответствия требованиям профессионального психологического отбора несколько изменились с появлением на свет концепции индивидуального стиля Е.А. Климова – по сути олицетворявшей собой проблески гуманистического подхода в психологии. [Климов, 1969].

С одной стороны, концепция индивидуального стиля была прорывной для своего времени; с другой стороны, как указывали другие исследователи [Ильин, 1988], приспособление с помощью стилей имело определенные ограничения в отношении компенсации недостаточно развитых профессиональных важных качеств; с третьей, основания, методология, на которой она возводилась, остались незыблемыми на десятилетия, что постепенно привело к революционной (в научном плане) ситуации, когда самые устоявшиеся конструкты концепции нужно менять, поскольку они перестают соответствовать современным научным взглядам и сопряженным теориям и концепциям, и – главное – не позволяют в полной мере решать проблемы формирования стиля деятельности.

Наиболее существенными и устойчивыми аспектами методологии изучения стиля в советской психологии, как отмечает В.А. Толочек [Толочек, 2015], были:

- 1) Константность среды и собственно условий и алгоритмов, и задач деятельности.
- 2) Константность самих стилей (с того момента, когда стиль сформировался и начал способствовать успеху).
- 3) Абсолютная положительность стиля, когда способы и средства, типичные для конкретного субъекта и стабильно у него проявляющиеся, но не способствующие успеху в деятельности, рассматривались как псевдостиль, и всерьез практически не принимались.

Если размышлять о константности среды и при этом рассмотреть конкретный пример, например, сферу дорожного движения, то становится очевидной слабость «положительно-константного» подхода.

Дорожное движение и дорожная среда, в которой оно осуществляется, есть порождение социума – по сути это искусственная социальная среда, деятельность и поведение в которой регулируются искусственно самим же обществом. Доступность изменений и среды, и правил настолько очевидны, что правильнее было бы говорить о степени гибкости и адаптивности среды и возможности ее переориентации под возможности самого человека, таким образом, чтобы новым требованиям могло бы удовлетворять абсолютное большинство людей [Лобанова, 2018].

Например, рассмотрим требования к водителю по времени реакции. Высокая скорость реагирования (и соответственно низкие значения времени реакции) имеют значение в том случае, если скорости перемещения объектов в дорожной среде, тоже очень высокие. Снижение скоростей тут же влечет за собой снижение требований и ко времени реакции. Так, во многих североевропейских странах, скорость движения в центре города снижена до 40, а то и до 30 км/ч, при этом уровень дорожно-транспортного травматизма значительно ниже среднероссийского [Васильченко, 2019, Лобанова, 2019]

Однако изменения условий среды, в которой осуществляется жизнедеятельность человека,

под его возможности, это использование внесубъектных ресурсов, которому была посвящена отдельная статья [Лобанова, 2019]. В данной же работе предполагается сделать акцент на внутрисубъектных ресурсах субъекта труда [Толочек, 2015], которыми, по мнению В.А. Толочка, являются стили деятельности, а именно, на возможностях наращивания ресурсов за счет стилевых характеристик (на примере автовождения). Рассматривать проблему предполагается с позиций современной науки, исходя из следующих предположений:

- 1) Адаптация в деятельности и компенсация недостаточно развитых ПВК за счёт стилей - система, которая, с одной стороны, должна демонстрировать определённую устойчивость (особенно, если она способствует успеху на конкретном временном отрезке), а с другой – вероятно быть достаточно гибкой и динамичной, учитывая, что психофизиологические характеристики субъекта деятельности имеют определённую возрастную динамику [Либин, 2000;].
- 2) Субъект деятельности меняется с возрастом и стажем деятельности: уровень развития профессионально важных качеств субъекта труда определяется, с одной стороны, развитием, совершенствованием, поддержанием на определенном уровне благодаря включению в деятельность, с другой, изменением (чаще – снижением, угасанием) в связи с возрастными изменениями отдельных психофизиологических функций) [Поваренков, 2011, 2013].
- 3) Возможно, что собственно характеристики стиля (при прочих константных элементах) могут и даже должны меняться в связи с изменением уровня успешности в деятельности (применительно к сфере дорожного движения – в связи с меняющимся уровнем надежности (прежде всего безаварийности) деятельности – по принципу обратной связи.
- 4) В самой деятельности могут меняться ее условия деятельности (применительно к той же сфере дорожного движения – правила дорожного движения, скоростной режим, элементы дорожной среды), что изменяет требования собственно к ПВК субъекта.

Цель работы: изучение динамики отдельных характеристик стиля вождения.

Гипотеза: характеристики стиля вождения будут меняться (в связи со стажем вождения).

Методы исследования

Для проведения эмпирического исследования была сконструирована анкета, основанная на способности человека к предметной рефлексии [Лобанова, 1998]: к осознанию принципов деятельности даже после ее завершения. Предполагалось, что человек способен вспомнить и осознать принципы своей деятельности при разъяснении ему тех моментов, которые должны быть в фокусе самооценивания.

С помощью анкеты оценивалась динамика следующих 5 стилевых характеристик (характеристик стиля вождения) [Лобанова, 2016]: безопасность – риск, планирование – импульсивность; отношение к средствам безопасности; культура вождения, уверенность при парковке.

Описание выборки

Всего 46 человек, мужского пола, средний возраст – 30,3 лет.

В данной работе анализируется динамика стилевых характеристик только у водителей со стажем более 10 лет.

Таблица 1. Описательные статистики

	N	Минимум	Максимум	Среднее значение	Стандартная отклонения
Стаж	46	3,50	34,00	12,6043	7,82665
N валидных (по списку)	46				

Самооценивание водителями пяти стилевых характеристики проводилось на основе 9 – балльной шкалы. Оценить характеристики нужно было, опираясь на рефлексию опыта автовождения, на первом, на 2-3, 5-10 и последующих годах стажа. Допустимость использования самооценивания как самодостаточных эмпирических данных показано в работе В.А.Толочка и В.Г. Денисовой [Толочек, Денисова, 2013].

Для обработки данных использовалась программа SPSS 22. Сравнение средних самооценок стилевых характеристик в разные годы стажа осуществлялось с помощью критерия Стьюдента: сравнивались средние пять характеристик стиля вождения в первый год вождения с теми же характеристиками на разных этапах водительской биографии (на 3-м, 5-м и 10-м и позже годах стажа вождения).

Результаты

Проведение сравнения средних оценок стилевых характеристик, данных водителями пяти характеристикам присущего им стиля вождения в разные годы водительского стажа, подтверждает наличие их динамики.

Так, проведение сравнение средних разных лет показало (см. таб. 2 и 3), что наибольшие изменения происходят с такими характеристиками как уверенность при парковке и культура вождения, тогда как такую характеристику как планирование – импульсивность изменения практически не затрагивают.

Таблица 2. Сравнение средних самооценок отдельных характеристик стиля вождения (по годам)

	N	Минимум	Максимум	Среднее значение	Стандартная отклонения
безопасность (без) 1	46	1,00	9,00	5,5435	2,68085
планирование1 (план)	46	1,00	9,00	5,9565	2,84376
отношение к средствам безопасностиб1 (сб)	46	1,00	9,00	6,0978	2,46220
культура вождения1 (кв)	46	1,00	9,00	5,9565	2,27016
уверенность при парковке 1 (уп)	46	1,00	9,00	4,2609	2,59431
N валидных (по списку)	46				

Таблица 3. Сравнение средних самооценок отдельных характеристик стиля вождения на 3-й, 5-й, 10-й годы водительского стажа (с самооценками характеристик стиля в первый год)

Характеристика и год стажа	Значение критерия = 5.54 (безопасность в первый год стажа)					
		ст.св.	Знач. (2-х сторонняя)	Разность средних	среднее значение	стандарт отклонен
без3	-,378	45	,707	-,12696	5,4130	2,27622
без5	,313	45	,756	,09043	5,6304	1,95912

Характеристика и год стажа	Значение критерия = 5.54 (безопасность в первый год стажа)					
		ст.св.	Знач. (2-х сторонняя)	Разность средних	среднее значение	стандарт отклонен
без10	1,382	45	,174	,39478	5,9348	1,93680
без15 (более 10лет)	3,279	45	,002	,93826	6,4783	1,94067
	Значение критерия = 5.96 (планирование в первый год стажа)					
		ст.св.	Знач. (2-х сторонняя)	Разность средних	среднее значение	стандарт отклонен
план3	,816	45	,419	,27913	6,2391	2,32077
план5	,061	45	,951	,01826	5,9783	2,01648
план10	,540	45	,592	,15957	6,1196	2,00329
план15 (более 10)	1,499	45	,141	,45304	6,4130	2,05022
	Значение критерия = 6.1 (отношение к средствам безопасности в первый год стажа)					
		ст.св.	Знач. (2-х сторонняя)	Разность средних	среднее значение	стандарт отклонен
сб3	,179	45	,858	,05435	6,1543	2,05434
сб5	1,342	45	,186	,36522	6,4652	1,84514
сб10	1,815	45	,076	,48043	6,5804	1,79501
сб15 (более 10)	3,689	45	,001	,89565	6,9957	1,64681
	Значение критерия = 5.96 (культура вождения в первый год стажа)					
		ст.св.	Знач. (2-х сторонняя)	Разность средних	среднее значение	стандарт отклонен
кв3	1,072	45	,289	,27913	6,2391	1,76616
кв5	2,947	45	,005	,60522	6,5652	1,39287
кв10	4,064	45	,000	,80087	6,7609	1,33641
кв15 (более 10)	6,144	45	,000	1,19217	7,1522	1,31601
	Значение критерия = 4.26 (уверенность при парковке в первый год стажа)					
		ст.св.	Знач. (2-х сторонняя)	Разность средних	среднее значение	стандарт отклонен
уп3	4,367	45	,000	1,32696	5,5870	2,06103
уп5	8,449	45	,000	2,24000	6,5000	1,79815
уп10	13,577	45	,000	2,89217	7,1522	1,44480
уп15 (более 10)	17,208	45	,000	3,39217	7,6522	1,33695

Анализируя данные таблиц и подводя итоги эмпирической части исследования, следует отметить, что:

- различия, выявленные (на значимом уровне) между оценками отдельных стилевых характеристик в разные года водительского стажа, позволяют говорить о динамике стиля вождения (в зависимости от стажа).

- наибольшей устойчивостью обладает такая характеристика стиля вождения как планирование – импульсивность, наибольшей изменчивостью – уверенность при парковке.

Обсуждение

Выявленные особенности динамики стилевых характеристик вполне согласуются с детерминирующими их факторами.

Так, характеристика стиля «Планирование – импульсивность» связана со склонностью водителей к планируемому выверенному процессу вождения и соответственно управления автомобилем, стремлением прогнозировать появление определенных элементов дорожной

среды, перекрестков с определенными особенностями схем организации дорожного движения, в определенной мере предвидеть (просчитывать, антиципировать) дорожную ситуацию (в противовес ситуативному, импульсивному поведению на дороге) [Лобанова, 2016]. Склонность водителей к планированию проявляется в первую очередь в особенностях получения информации о дорожной среде, а точнее в стремлении опираться на знания о ней, сохраненные в долговременной памяти, а не реагировать по ситуации, что более удобно для лиц с инертным типом нервной системы, низкой скоростью переключения внимания, выраженной педантичной акцентуацией личности [Лобанова, 2016]. Данные психофизиологические и личностные характеристики достаточно устойчивы, вследствие чего и большая или меньшая склонность к планированию тоже оказывается устойчивой.

Уверенность при парковке – проявляется в отсутствии или наличии склонности водителя отсеивать сложные задачи по парковке автомобиля. Данная характеристика стиля вождения связана с уровнем развития линейного и углового глазомера, чувства габаритов, а также уровнем развития предметной рефлексии, выполняющей компенсаторные функции при недостаточном уровне развития чувства габаритов [Lobanova, 2019]. Следует отметить, что спортивные педагоги считают, что чувство габаритов может развиваться (с помощью специальных упражнений), но для этого требуется большое количество их повторений (более 200 тыс. раз). Прохождения кандидатом в водители подготовки в автошколе, осуществляемой на основе стандартной программы обучения, оказывается недостаточно для формирования чувства габаритов и уверенности при парковке соответственно.

С ростом водительского стажа (опыта вождения) в силу того, что в России в отличие, например, от Франции, контактная парковка запрещена, водители, опираясь на возможности рефлексии, могут развивать чувство габаритов и проявлять большую уверенность при осуществлении маневров парковки [Lobanova, 2019].

Зарубежные специалисты довольно много внимания уделяют такому явлению как стиль вождения, дают типологизацию стилей, связывают стили и эмоции, но при этом представляют, по всей видимости (так же как ранее советские и российские исследователи) сами стили и их наборы некими константами.

Приведем для иллюстрации классификацию стилей вождения Таубман –Бен–Ари (к стилю вождения автор относит частоту маневрирования (перестроений) и особенности выбора скорости, при этом каждый из 4 выделенных стилей связывается ею с определенным ведущим типом эмоций [Taubman-Ben-Ari, 2010, 2012] (см. таб. 4)

Таблица 4. Описание стилей вождения (по Таубман – Бен-Ари) [Лобанова, 2016]

Стиль вождения	Ведущий тип Эмоций	Характерные особенности дорожного поведения (стиль вождения)
Безрассудный и безответственный	Радость, эйфория, наслаждение, стремление к получению острых ощущений, выбросу адреналина, эндорфинов	Намеренное нарушение ПДД. Высокая скорость движения. Нелегальные перестроения (запрещенные)
Напряженный	Напряженность, тревога	Сохраняющаяся напряженность при неэффективной релаксирующей активности по ходу движения

Стиль вождения	Ведущий тип Эмоций	Характерные особенности дорожного поведения (стиль вождения)
Агрессивный	Раздражение, ярость, гнев	Враждебное отношение и действия в отношении других участников дорожного движения. Тенденция к агрессивному поведению
Спокойный, терпеливый, осторожный	Спокойствие, сдержанность, самообладание	Планирующий стиль. Внимательность к дороге (к дорожным ситуациям). Соблюдение ПДД

При этом одни стили вождения представляются зарубежным исследователям более безопасными, другие менее. Отечественными исследователями также ставилась и разрешалась проблема изучения стилей опасного и агрессивного вождения [Астрейко, 2019; Васильченко, 2019; Кокурин, Петров, 2017; Поликарпова, 2017, Вебинов, Карпалов, 2017], в том числе - существования набора стилевых характеристик, образующих безопасный – небезопасный – опасный стили вождения (характеризующихся высокой надежностью – средней – низкой соответственно) [Лобанова, 2016].

Было показано, что водителям с более высоким уровнем надежности присущи такие характеристики стиля как [Лобанова, 2016]: ориентация на соблюдение правил дорожного движения, планирующий, с ответственным отношением к средствам активной и пассивной безопасности, со средним или высоким уровнем культуры, со средним уровнем уверенности при парковке.

Если же опираться на предложенный в данной работе методологический подход, то возникает вполне логичный вопрос: существует ли в принципе некий устойчивый стилевой набор, способствующий изначальной и непреходящей успешности в деятельности (в случае с вождением проявляющийся в безаварийности водителя)? Или проблема все-таки несколько сложнее, и для разного возраста, стажа, а возможно, что и пола (? гендера), а тем более для их разных сочетаний существуют не только отличающиеся специфическими особенностями наборы стилевых характеристик, по-разному связанные с уровнем надежности водительской деятельности, но и особая специфическая динамика?

Исходя из выше названных соображений, для ведения дальнейшей работы может быть сформулирована гипотеза о существовании специфических вариантов динамики стилевых характеристик, проявляющихся при определенном сочетании возраста водителя и стажа вождения, которые характерны для безаварийных и аварийных водителей.

Заключение

Гипотеза относительно наличия динамики характеристик стиля вождения подтверждена.

На примере стиля вождения показано, что:

1. Стиль (деятельности) в действительно имеет динамику: по крайней мере, эта динамика отражается самим носителями стилей.
2. Если стиль может быть описан через ряд характеристик, то эти характеристики тоже обладают неодинаковой динамичностью: одни обладают очень высокой устойчивостью, другие - выраженной динамичностью.

Для проведения дальнейших исследований важнейшим является более детальное изучение динамики стиля вождения аварийных и безаварийных.

Библиография

1. Астрейко Н.С. Личностные факторы стиля вождения автомобиля. Журнал Белорусского государственного университета. Философия. Психология. 2019. № 1. С. 117-124.
2. Васильченко А.С. Актуальные проблемы исследования опасного вождения. В сборнике: Социальная психология: вопросы теории и практики. Материалы IV Ежегодной научно-практической конференции памяти М.Ю. Кондратьева. 2019. С. 457-460.
3. Ильин Е.П. Стиль деятельности: Новые подходы и аспекты // Вопр. психологии. 1988. № 6. С. 85-93
4. Климов Е.А. Индивидуальный стиль деятельности в зависимости от типологических свойств нервной системы / Е.А.Климов. – Казань: 1969.
5. Кокурин А.В., Петров В.Е. Склонность водителей у опасному (агрессивному) вождению и их индивидуально-психологические особенности в сборнике: актуальные проблемы совершенствования психологической работы в системе МВД России (Васильевские чтения - 2017). Материалы Всероссийской научно-практической конференции. 2017. С. 180-185.
6. Либин А.В. Дифференциальная психология на пересечении европейских, российских и американских традиций. М.: Смысл. Per Se, 2000.
7. Лобанова Ю.И. Из эры отбора в эру самоактуализации. - В сборнике: Человеческий фактор в сложных технических системах и средах" (Эрго-2018). Труды Третьей международной научно-практической конференции. Под редакцией А. Н. Анохина, А. А. Обознова, П. И. Падерно, С. Ф. Сергеева. 2018. С. 574-583.
8. Лобанова Ю.И. Индивидуальный стиль деятельности как прогностический фактор надежности водителя. Вестник Московского университета. Серия 14: Психология. 2017. № 2. С. 83-94.
9. Лобанова Ю.И. Исследование влияния особенностей рефлексивного механизма на успешность профессиональной подготовки современного специалиста Лобанова Ю.И. автореферат дис. ... кандидата психологических наук / Санкт-Петербургский гос. ун-т. Санкт-Петербург, 1998
10. Лобанова Ю.И. Исследование стилей деятельности в психологии: от истории к перспективам. Психология. Историко-критические обзоры и современные исследования. 2019. Т. 8. № 6-1. С. 7-17.
11. Лобанова Ю.И. Опросник "Стиль вождения" Вестник Ленинградского государственного университета им. А.С. Пушкина. 2016. № 4-1. С. 26-41.
12. Лобанова Ю.И. Особенности стиля вождения «аварийных» и «безаварийных» водителей. Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Психология 2016. Т. 9. № 3. С. 87-94.
13. Поваренков Ю.П. Проблемы психологии профессионального становления личности. Саратов: Саратовский гос. Социально-экономический ун-т, 2013.
14. Поваренков Ю.П. Положения системогенетической концепции профессионального становления и реализации субъекта труда. Часть 2. Человек. Сообщество. Управление. 2011. № 1. С. 84-98.
15. Поликарпова М.С. Соотношение понятий "агрессивное" и "опасное" вождение в современной отечественной и зарубежной психологии Поликарпова М.С. Современная зарубежная психология. 2017. Т. 6. № 1. С. 44-52.
16. Толочек В.А., Денисова В.Г. Динамика профессионального становления в представлениях субъекта: самооценки как самодостаточные эмпирические данные. Психологический журнал. 2013. Т. 34. № 6. С. 45-58.
17. Толочек В.А. Стили деятельности: ресурсный подход. – М.: Изд-во «Институт психологии РАН», 2015. – 366 с.
18. Bebinov S., Kapralov S. Innovative means for enhancing of vehicle drivers reliability В сборнике: Transportation Research Procedia. 12th International Conference "Organization and Traffic Safety Management in Large Cities", SPbOTSIC 2016. 2017. С. 41-46.
19. Lobanova Y.I.– Mechanisms of compensation of the drivers sense of dimensions Journal of Intellectual Disability - Diagnosis and Treatment. 2019. Т. 7. № 4. С. 265-273.
20. Miller G. Driving styles among young novice drivers– The contribution of parental driving styles and personal characteristics / G. Miller, O. Taubman – Ben-Ari // Accident Analysis & Prevention. – 2010. – Vol. 42. P. 558–570.
21. Taubman – Ben-Ari O. Driving styles and their associations with personality and motivation / O. Taubman – Ben-Ari, D. Yehiel // Accident Analysis & Prevention. – 2012. – Vol. 45. – P. 416–422.

Study of the dynamics driving style: from new methodologies to empirical research

Yuliya I. Lobanova

PhD in Psychological, Associate Professor,
Department of of history and philosophy,
Faculty of management and economy,
Saint-Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering,
190005, 4, 2nd Krasnoarmeyskaya str., Saint Petersburg, Russian Federation;
e-mail: gretta25@list.ru

Abstract

The article analyzes the significance of the concept of individual style of activity of E.A. Klimov in reducing the value of full compliance of the subject with the requirements of the activity. The author identifies the main aspects of the previous methodology for studying styles and proposes a number of new provisions for the study of styles, among which the main ones are the variability of the subject of labor and the dynamism of style adaptation. The study of style dynamics is proposed to be carried out on a special object – driving styles implemented in an artificial socio – cultural environment-road traffic. An empirical study of the dynamics of driving style characteristics is carried out by the method of self-assessment by drivers using subject reflection (as a reflection of the principle of action) in different years of driving experience (first, third, fifth, tenth). Comparing self-assessments of driving style characteristics of different years with self-assessments of the first year suggests that there is a style dynamic that is more pronounced in terms of confidence when Parking and less-in terms of planning-impulsivity. An explanation of the possible reasons for the identified differences is given through the factors of determination of these style characteristics. The problem of studying the dynamics of style characteristics of drivers with different levels of reliability (for emergency and accident-free drivers) is posed.

For citation

Lobanova Yu.I. (2020) Issledovanie dinamiki stilya vozhdeniya: ot novoi metodologii k empirike [Study of the dynamics driving style: from new methodologies to empirical research]. *Psikhologiya. Istoriko-kriticheskie obzory i sovremennye issledovaniya* [Psychology. Historical-critical Reviews and Current Researches], 9 (4A), pp. 182-191. DOI: 10.34670/AR.2020.44.93.018

Keywords

Styles, methodology of studying styles, resource approach, driving style, dynamics of style characteristics, stability, flexibility, reliability of activity.

References

1. Astrejko N.S. Lichnostnye faktory stilja vozhdeniya avtomobilja [Personality factors of driving style of the car]. *Zhurnal Belorusskogo gosudarstvennogo universiteta. Filosofija. Psihologija*. 2019. № 1. S. 117-124.
2. Vasil'chenko A.S. Aktual'nye problemy issledovaniya opasnogo vozhdeniya [Actual problems of dangerous driving research.]. V sbornike: Social'naja psihologija: voprosy teorii i praktiki. Materialy IV Ezhegodnoj nauchno-prakticheskoj konferencii pamjati M.Ju. Kondrat'eva. 2019. S. 457-460.

3. Il'in E.P. Stil' deyatel'nosti: Novye podhody i aspekty [Activity style: New approaches and aspects] // Vopr. Psihologii [Question of psychology]. 1988. №6. pp. 85-93.
4. Klimov E.A. Individual'nyj stil' deyatel'nosti v zavisimosti ot tipologicheskikh svojstv nervnoj sistemy [Individual style of activity depending on the typological properties of the nervous system]. Kazan': 1969.
5. Kokurin A.V., Petrov V.E. Sklonnost' voditelej u opasnomu (agressivnomu) vozhdenu i ih individual'no-psihologicheskie osobennosti [Drivers' tendency to be dangerous (aggressive) driving and their individual psychological characteristics]. V sbornike: aktual'nye problemy sovershenstvovaniya psihologicheskoj raboty v sisteme MVD Rossii (Vasil'evskie chtenija - 2017). Materialy Vserossijskoj nauchno-prakticheskoj konferencii. 2017. S. 180-185.
6. Libin A.V. Differencial'naja psihologija na peresechenii evropejskikh, rossijskikh i amerikanskikh tradicij [Differential psychology at the intersection of European, Russian and American traditions]. M.: Smysl. Per Se, 2000.
7. Lobanova YU.I. Iz ery otbora v eru samoaktualizacii [From the age of selection in the era of self-actualization]. Sb. statej: CHelovecheskij faktor v slozhnyh tekhnicheskikh sistemah i sredah" (Ergo-2018). Trudy Tret'ej mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoj konferencii [Proceedings of the Third international scientific and practical conference (Ergo-2018)]. A. N. Anohina, A. A. Oboznova, P. I. Paderno, S. F. Sergeeva (red.). 2018. pp. 574-583.
8. Lobanova YU.I. Individual'nyj stil' deyatel'nosti kak prognosticheskij faktor nadezhnosti voditelya [Individual style of activity as a prognostic factor in the reliability of the driver] // Vestnik Moskovskogo universiteta [Bulletin of Moscow University]. Seriya 14: Psihologiya. 2017. № 2. pp. 83-94.
9. Lobanova Yu.I. Issledovanie vlijaniya osobennostej refleksivnogo mehanizma na uspešnost' professional'noj podgotovki sovremennoego specialist [Study of the influence of the features of the reflexive mechanism on the success of professional training of a modern specialist] avtoreferat dis. ... kandidata psihologicheskikh nauk . PhD thesis. St. Petersburg 1998.
10. Lobanova Yu.I. Issledovanie stilej dejatel'nosti v psihologii: ot istorii k perspektivam. [Research of activity styles in psychology: from history to perspectives]. Psihologija. Istoriko-kriticheskie obzory i sovremennye issledovaniya. 2019. T. 8. № 6-1. S. 7-17.
11. Lobanova Yu.I. Oprosnik "Stil' vozhdenu" [The questionnaire "driving style"]. Vestnik Leningradskogo gosudarstvennogo universiteta im. A.S. Pushkina. 2016. № 4-1. S. 26-41.
12. Lobanova YU.I. Osobennosti stilya vozhdenu «avarijnyh» i «bezavarijnyh» voditelej [Driving style features emergency and accident - free drivers]. Vestnik YUzhno-Ural'skogo gosudarstvennogo universiteta [Bulletin of South Ural state University]. Seriya: Psihologiya 2016. T. 9. № 3. pp. 87-94.
13. Povarenkov Ju.P. Problemy psihologii professional'nogo stanovlenija lichnosti [Problems of psychology of professional development of the individual]. Saratov: Saratovskij gos. Social'no-jekonomicheskij un-t, 2013.
14. Povarenkov Ju.P. Polozhenija sistemogeneticheskoj koncepcii professional'nogo stanovlenija i realizacii sub#ekta truda [Provisions sistemogenetichesky concept of professional formation and realization of the subject of work]. Chast' 2. Chelovek. Soobshhestvo. Upravlenie. 2011. № 1. S. 84-98.
15. Polikarpova M.S. Sootnoshenie ponjatij "agressivnoe" i "opasnoe" vozhdenu v sovremennoj otechestvennoj i zarubezhnoj psihologii [Concepts correlations of "aggressive" and "dangerous" driving in modern national and foreign psychology]. Sovremennaja zarubezhnaja psihologija. 2017. T. 6. № 1. S. 44-52.
16. Toloček V.A., Denisova V.G. Dinamika professional'nogo stanovlenija v predstavlenijah sub#ekta: samoocenki kak samodostatochnye jempiricheskie dannye [Dynamics of professional development in the subject's representations: self-assessments as self-sufficient empirical data]. Psihologicheskij zhurnal. 2013. T. 34. № 6. S. 45-58.
17. Toloček V.A. Stili deyatel'nosti: resursnyj podhod [Styles activities: the resource-based approach]. M.: Izd-vo «Institut psihologii RAN», 2015. 366 p.
18. Bebinov S., Kapralov S. Innovative means for enhancing of vehicle drivers reliability В сборнике: Transportation Research Procedia. 12th International Conference "Organization and Traffic Safety Management in Large Cities", SPbOTSIC 2016. 2017. C. 41-46.
19. Lobanova Y.I.– Mechanisms of compensation of the drivers sense of dimensions Journal of Intellectual Disability - Diagnosis and Treatment. 2019. T. 7. № 4. C. 265-273.
20. Miller G. Driving styles among young novice drivers– The contribution of parental driving styles and personal characteristics / G. Miller, O. Taubman – Ben-Ari // Accident Analysis & Prevention. – 2010. – Vol. 42. P. 558–570.
21. Taubman – Ben-Ari O. Driving styles and their associations with personality and motivation / O. Taubman – Ben-Ari, D. Yehiel // Accident Analysis & Prevention. – 2012. – Vol. 45. – P. 416–422.