

DOI: 10.15643/libartrus-2015.1.10

Стиль вождения: определяющие факторы, характеристики, направления оптимизации

© Ю. И. Лобанова

*Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет
Россия, 190005 г. Санкт-Петербург, 2-я Красноармейская ул., 4.*

Email: gretta25@list.ru

В статье предлагается система описания, выделения и классификации факторов, определяющих стиль вождения, рассматриваются стабильные (устойчивые) и переменные (неустойчивые, ситуативные) факторы, его определяющие. Стиль вождения анализируется в рамках структурного подхода: выделены и представлены пять основных характеристик стиля (безопасность – риск; уверенность при парковке; отношение к средствам безопасности; планирование- импульсивность; культура вождения). Представлены результаты эмпирического исследования, в ходе которого изучалась связь между стилем деятельности водителей (планирующим-универсальным-импульсивным), типичными для них эмоциями в процессе вождения и аварийностью. Показывается большая безопасность планирующего стиля деятельности (особенно для женщин-водителей). Предлагаются направления ведения работы по оптимизации стиля вождения: формирование компенсирующего планирующего стиля деятельности, психотерапевтическая работа, моделирующие тренинги, психологический отбор, учебно-воспитательная работа в автошколах.

Ключевые слова: *стиль вождения, факторы, характеристики стиля вождения, планирующий стиль деятельности, безопасность водителя, направления оптимизации стиля вождения, типичные эмоции, мужчины и женщины-водители, безопасность – аварийность.*

Наблюдая за участием водителей в дорожном движении, можно отметить ряд отличительных признаков, присущих каждому из них:

- особенности дорожного поведения (прежде всего особенности маневрирования, в которых проявляются склонность к риску- осторожность, агрессивность, дисциплинированность) [6, 8, 10, 16, 20];

- устойчивые системы способов и средств, используемых для осуществления деятельности [2, 3]: в психологическом отношении это прежде всего способы получения и обработки информации, необходимой для принятия решений в конкретных дорожных ситуациях; в техническом отношении – совокупность операций по управлению транспортным средством при осуществлении отдельных маневров [13, с. 28–48].

- типичные эмоциональные переживания, особенности взаимодействий с другими участниками дорожного движения (ДД) отражающиеся на специфике маневрирования и принятии и исполнении решений [10, с. 22–55; 21].

Совокупность типичных средств осуществления деятельности и особенностей дорожного поведения и взаимодействий, присущих группе водителей, можно в первом приближении обозначить как стиль вождения; совокупность тех же средств и особенностей, присущих конкретному водителю, как индивидуальный стиль вождения.

В качестве рабочего определения «стиля вождения» предлагается следующее: «Стиль вождения – это типичные, устоявшиеся особенности дорожного поведения водителя, система способов и средств осуществления им деятельности, а также типичные для водителя эмоциональные переживания и взаимодействия с другими участниками дорожного движения, предопределяющие уровень безопасности (аварийности) водителя и определяемые рядом факторов».

Факторы предлагается условно разделить на две категории: устойчивые и переменные. К переменным факторам, предопределяющим стиль вождения, можно отнести:

- автомобиль (технические характеристики и техническое состояние автомобиля, а также (с социальной точки зрения) – класс автомобиля, его престижность и т.д.);

- собственно подготовка водителя (как в плане теоретических знаний, так и в техническом отношении);

- социальные регуляторы (сюда отнесены не только существующие законодательные ограничения, но и нормы дорожного поведения, на которые в данный социально-экономический момент времени ориентировано общество, так как непосредственное поведение других участников дорожного движения может существенно повлиять на принятие водителем решений и их осуществление);

- особенности дорожной среды (знаки, разметка, дорожное покрытие, наличие – отсутствие населенных пунктов);

- психофизиологическое (и эмоциональное) состояние водителя;

К устойчивым факторам следует отнести:

- индивидуально- типологические свойства;

- уровень пригодности к управлению транспортным средством (прежде всего в психофизиологическом отношении);

Оба фактора отражаются как на субъективных моделях дорожных ситуаций, возникающих у водителя, так и на формировании и активизации динамических стереотипов.

- личностные (в первую очередь характерологические) особенности водителя и источники активности.

Стиль вождения конкретного водителя можно описать через набор характеристик. Наиболее значимыми и определяющими уровень безопасности водителя являются рискованность-безопасность, планирование- импульсивность, уверенность при парковке, культура дорожного поведения, отношение к средствам обеспечения безопасности.

Вождение осуществляется водителем чаще всего в двух типах условий, описать особенности которых можно следующим образом:

- движение на высокой скорости при наличии сравнительно достаточного пространства для маневра, процесс управления жестко регулируется правилами дорожного движения (движение в городе или за городом по специально обустроенным дорогам);

- движение на малой скорости при минимуме свободного места с неполной (или отсутствующей) регуляцией правилами дорожного движения (осуществление парковки автомобиля на стоянках, во дворах, на прилегающих территориях).

Таким образом, можно сказать, что в деятельности водителя можно выделить два подвиды, осуществляемые в практически противоположных условиях и параллельно предъявляющих различающиеся требования к психике водителей. В связи с этим, были выделены такие характеристики стиля вождения как:

- риск – безопасность (или дисциплинированность- недисциплинированность): эта характеристика имеет прямую связь со склонностью водителя соблюдать или нарушать правила дорожного движения, чаще или реже прибегать к более или менее рискованным маневрам;

- уверенность – неуверенность при парковке: данная характеристика отражает стремление водителя к осуществлению парковки (или избеганию таковой) в особо ограниченных условиях; определяется эта характеристика целым рядом свойств, начиная от особенностей линейного и углового глазомера водителя и заканчивая опытом, ориентировочной основой деятельности, самооценкой и склонностью к риску.

Особое место среди других характеристик стиля вождения занимает «отношение к средствам (активной и пассивной) безопасности». Во-первых, характеристика связана с выраженностью стремления водителя к обеспечению собственной безопасности за счет:

- возможностей, предоставляемых ему техническим оснащением транспортного средства (использование ремней безопасности, наличие подушек безопасности, исправность транспортного средства);

- грамотного управления транспортного средства (ТС) (соблюдение скоростного режима, соблюдение дистанции, учета особенностей передне- или заднеприводного автомобиля);

- ответственного подхода к выбору обуви, одежды, аксессуаров для управления ТС (обувь на среднем каблуке, отсутствие элементов одежды, путающихся в педалях и т.д.);

Во-вторых, это показатель его подготовленности к участию в дорожном движении (некоторые из параметров, обуславливающих данную характеристику, прописаны в правилах дорожного движения и должны изучаться в автошколе). В-третьих, характеристика определяется личностным отношением водителей к предписаниям правил дорожного движения (ПДД) и правилам техники безопасного управления транспортным средством как таковым.

Следующая характеристика – это планирование – импульсивность поведения на дороге (шкала позволяет оценивать склонность водителей к планируемому выверенному процессу управления автомобилем, стремлению прогнозировать ситуацию в противовес ситуативному, импульсивному поведению на дороге). «Планирующий» стиль деятельности может способствовать обеспечению надежности водителя, компенсируя его неполную пригодность к деятельности по отдельным психофизиологическим критериям, в первую очередь, невысокую скорость переключения внимания за счет опоры на долговременную память. Подробно характеристика и ее влияние на безопасность водителя были представлены в следующих работах [7–9, 16].

И последняя, пятая характеристика стиля вождения – это культура вождения (вежливость на дороге). Среди предметов, которые изучают водители в автошколах в России, нет дисциплины «Этика водителя» или «Вежливость на дороге». Таким образом, одна из причин невежливости водителя может заключаться в элементарной необразованности, незнании сигналов вежливости, используемых другими участниками дорожного движения. Кроме того, вежливое поведение на дороге может противоречить правилам дорожного движения (ПДД), поэтому водитель может оказаться не вполне вежливым, но законопослушным. Наконец, некоторые водители могут не быть в состоянии применить знаки в требуемых дорожных ситуациях (например, не успевать одновременно заканчивать маневр и благодарить «аварийкой» водителя, уступившего полосу для движения, бояться отвлекаться от дороги). Таким образом,

такая характеристика как «вежливость» истинно черта стиля вождения, так как вежливое поведение не всегда самое эффективное в плане достижения конечной точки маршрута, но на данный момент (в России определено) самое личностно зависимое.

Диагностика стиля вождения важна прежде всего для ведения превентивной работы в отношении вероятных дорожно-транспортных происшествий (ДТП), так как в определенной степени позволяет прогнозировать безопасность- небезопасность конкретного водителя.

На западе исследователи достаточно часто обращаются к изучению стиля вождения. При этом рассматриваются факторы, способствующие формированию и проявлению агрессивного стиля вождения (например, [14, 15]), способствующие движению на высоких скоростях пола и возраста [18, 20].

Подходя к изучению стиля вождения, Таубман Бен-Ари отмечает, что человеческий фактор в вождении проявляется в двух элементах: это навыки вождения и стиль вождения [21, с. 416]. Стиль вождения, по его мнению, связан с тем, «как личность выбирает способы вождения, режимы движения, включая такие детали, как выбор скорости, маневрирование, обгоны». Стиль вождения проявляется также в мере внимательности водителя, в степени его уверенности в себе, а также в общей системе ценностей личности, которые проявляются в особенностях дорожного поведения [21, с. 416–418].

Диагностика стиля вождения (по типологии Таубмана Бен-Ари) проводилась на основе изучения эмоций, наиболее типичных для водителя, участвующего в дорожном движении.

Для изучения типичных эмоций, которые испытывают водители при управлении транспортным средством, использовалось две способа:

1) ответ в свободной форме: водителей просили описать те переживания, которые у них возникают в этих ситуациях;

2) водителей просили выбрать между определенным (предлагаемым им) набором эмоциональных переживаний, в этом случае набор определялся работами Таубман Бен-Ари, а именно:

- радость, эйфория;
- напряжение, тревога;
- гнев, раздражение, ярость;
- спокойствие, удовлетворенность;

Полученные результаты представлены (при анализе только ответов относительно эмоций) в *таблице 1*.

Вывод: большинство опрошенных (российских) водителей за рулем испытывают спокойствие, сосредоточенность, удовлетворенность. Однако примерно четверть переживают наслаждение, жажду риска и чувство свободы, а также раздражение, гнев и ярость. Эти 25%, если исходить из теории Таубмана Бен-Ари – представители рискованного и агрессивного стилей

Таблица 1

Эмоции, переживаемые российскими водителями

Эмоции	Всего (в людях)	%
Острые ощущения, жажда риска, наслаждение свободой	12	18.2
Тревога	10	15.2
Раздражение, гнев, ярость	6	9
Спокойствие, удовлетворенность,	38	57.6
Всего	66	100

вождения. Исходя из исследований других авторов, агрессивные и рискующие водители – как правило и более аварийные [16, 21]. Тот, кто чаще рискует, то чаще и попадает в аварии.

В рамках эмпирического исследования, проведенного совместно со студенткой И. С. Носовой (группы ОБД-4) [8], изучалось наличие связи между типичными эмоциями, переживаемыми водителем за рулем (как признаком определенного стиля вождения) со стилем деятельности водителя (планирующим, универсальным, импульсивным). Планирование-импульсивность оценивались с помощью авторского опросника Ю. И. Лобановой, Н. Ю. Лебедевой, Л. В. Комковой «Стиль вождения» [6, 9]. На основе баллов, набранных водителями при заполнении опросника, они были отнесены в следующие три категории:

- планирующие (24 балла и более);
- с переходным стилем (19–23 балла);
- импульсивные (18 баллов и менее);

В процентах (опрошенная выборка -66 человек) распределение представлено в *таблице 2*.

Эмоции и стиль деятельности				Таблица 2
Эмоции	Планирующие	Переходные	Импульсивные	Всего
Острые ощущения, жажда риска, наслаждение свободой	0	4.4	11	15.4
Тревога	2	11	0	13
Раздражение, гнев, ярость	2	2	4.4	8.4
Спокойствие, удовлетворенность,	33	24.4	8.8	66.2
Всего 45 человек	37	41.8	24.2	100

Выводы: среди планирующих оказалось подавляющее большинство водителей, испытывающих при вождении спокойствие, удовлетворенность. Среди «универсалов» тоже много переживающих спокойствие, но есть испытывающие и напряженность, тревогу. Среди импульсивных больше всего стремящихся к острым ощущениям, жажде риска, свободы, также в этой группе больше «раздражающихся» водителей, чем среди планирующих или универсалов.

Изучение связей между стилем деятельности водителя (теми способами и средствами, которые он сознательно или бессознательно избирает для достижения вероятной эффективности деятельности) и переживаемыми им зачастую эмоциями в процессе вождения, представляется крайне важным, так как переживания определенного плана могут явиться признаками адаптированности – дезадаптированности водителя к процессу вождению и к жизни в целом. Так, тревога или напряженность могут оказаться связанными с формированием некомпенсированного или некомпенсирующего стиля деятельности (например, в тех случаях, когда водитель избирает опасную манеру вождения или манеру, которая не соответствует уровню его водительских способностей).

Часто возникающие гнев или ярость – могут быть связаны с особенностями развития такой психологической защиты как замещение [11, с. 42], что, с одной стороны, может явиться показателем определенного личностного неблагополучия, с другой стороны, это именно те эмоции, которые зачастую провоцируют водителей на рискованное и агрессивное дорожное

поведение. В зависимости от причин возникновения соответствующих эмоций и пути управления ими будут различными.

Анализ ряда работ зарубежных авторов [14, 15, 17–22] и используемый автором структурный подход к определению и диагностике индивидуального стиля вождения позволяют обозначить ряд направлений ведения работы по его оптимизации или коррекции:

- обучение техникам управления автомобилем [1, 12, 13]; данное направление особенно значимо для пригодных в психофизиологическом отношении, часто работающих в экстремальных условиях водителей;

- разработка и внедрение учебных программ, ориентированных на формирование уверенности при парковке и культуры дорожного поведения;

- формирование в процессе обучения компенсирующего планирующего стиля вождения [7, 17]; это направление актуально для лиц с неполной пригодностью по скорости переключения внимания, инертной нервной системой, педантичных;

- проведение специальных тренингов, моделирующих последствия принятия и осуществления тех или иных решений в различных дорожных ситуациях [20]; это направление актуально для обучаемых автошкол и начинающих водителей, склонных (по своим личностным особенностям к рискованному или агрессивному поведению);

- ведение индивидуальной психотерапевтической работы с водителями, направленной на формирование субъективного благополучия личности, повышение ее психологической устойчивости и, соответственно, профилактике развития у них зависимостей в той или иной форме [4, с. 113–114];

- ведение групповой (семейной) психотерапии, учитывая влияние родительского стиля вождения на стиль вождения детей [23];

- ведение учебно-воспитательной работы, направленной на повышение сознательности водителей; последнее направление особенно значимо при подготовке водителей категории «В», в наименьшей степени ориентированных на работу по найму. В его рамках возможно сформировать у водителей понимание влияния личностных особенностей на дорожное поведение и установки на снижение негативных последствий такового.

Профессиональные водители (работающие по найму) должны проходить психологический отбор, в том числе с учетом выраженности негативно влияющих на стиль вождения акцентуаций характера [5, с. 130–131; 6; 9; 10, с. 4–44] и особенностей стоящих перед ними профессиональных задач. Так, водитель с возбудимой акцентуацией личности может неплохо показать себя в рамках спортивной деятельности и в соревновательной практике непосредственно, но не при работе на предприятиях, специализирующихся по перевозкам пассажиров или опасных грузов.

Диагностируя и оценивая характеристики стиля вождения, зная о их влиянии на надежность деятельности и, как следствие, безопасность водителя, можно определить направление и программу коррекционной работы для конкретного обучаемого автошколы или проходящего стажировку водителя.

ЛИТЕРАТУРА

1. Горбачев М. С. *Экстремальное вождение: Ночные секреты*. М.: Престиж книга, 2006. 304 с.
2. Климов Е. А. *Индивидуальный стиль деятельности в зависимости от типологических свойств нервной системы*. Казань: Изд-во Казанского ун-та, 1969. 278 с.

3. Климов Е. А. Индивидуальный стиль деятельности // *Психология индивидуальных различий. Тексты*. М.: Изд-во МГУ, **1982**. С. 74–77.
4. Куликов Л. В. *Психогигиена и психопрофилактика личности. Вопросы психологической устойчивости и психопрофилактики*. Питер, **2004**. 463 с.
5. Курганов В. М. *Психология в инженерной деятельности на автотранспорте*. Тверь, **2000**. 156 с.
6. Лобанова Ю. И. Возможности реализации индивидуального подхода в процессе обучения вождению // *Человек и транспорт. Психология. Экономика. Техника: Материалы 1 Международной научно-практической конференции*, Санкт-Петербург. 14–16 сентября 2010 г. СПб., **2010**. С. 337–341.
7. Лобанова Ю. И. Планирующий стиль деятельности водителя: описание, диагностика, компенсационные возможности // *Вестник гражданских инженеров*. **2014**. №4. С. 140–147
8. Лобанова Ю. И. Типичные эмоции, склонность к планирующему стилю деятельности и аварийность водителей // *Человек и транспорт. Эффективность, безопасность, эргономика: Материалы 111 Международной научно-практической конференции*, Санкт-Петербург. 15–18 сентября 2014г. СПб., **2014**. С. 337–341.
9. Лобанова Ю. И. Фактор индивидуализации процесса обучения в системе подготовки водителей ТС // *Организация и безопасность дорожного движения в крупных городах*. СПб, **2010**. С. 457–461.
10. Наричын Н. *Психология безопасности вождения*. М. РИПОЛ классик, **2006**. 256 с.
11. Осипова Л. В. *Социально-психологические методы исследования личности и малых групп: учеб. пособие*. СПб., **2013**. 112 с.
12. *Психологические основы обучения спортсменов-автогонщиков и водителей специализированного транспорта* / Под ред. Э. Г. Сингуринди. СПб.: изд-во СПбГПУ, **2003**. 165 с.
13. Цыганков Э. С. *Профессиональная подготовка водителей автобусов, маршрутных такси и минивэнов*. М.: Эксмо, **2008**. 256 с.
14. Baloguna S. K., Shengea N. A., Samuel S. E., Psychosocial factors influencing aggressive driving among commercial and private automobile drivers in Lagos metropolis // *The Social Science Journal*. **2012**. Vol. 496. Pp. 83–89.
15. Berdoulata E., Vavassorib D., Muñoz Sastrea M. T. Driving anger, emotional and instrumental aggressiveness, and impulsiveness in the prediction of aggressive and transgressive driving // *Accident Analysis & Prevention*. **2013**. Vol. 50. Pp. 758–767.
16. Joannes El. Chliaoutakis J., Demakakosb P., Tzamaloukaa G., Bakoub V., Koumakib M., Darvirib C. Aggressive behavior while driving as predictor of self-reported car crashes // *Journal of Safety Research*. **2002**. Vol. 33. Is. 4. Pp. 431–443.
17. Lobanova J., Psychological Factors Influencing Creation of Individual Driving Style Characteristics and Efficiency of Instructing on Practical Vehicle Driving // *World Applied Sciences Journal*. **2013**. Vol. 23(7). Pp. 883–886.
18. Miller G., Taubman B.-A. O., Driving styles among young novice drivers – The contribution of parental driving styles and personal characteristics // *Accident Analysis & Prevention*. **2010**. Vol. 42. Pp. 558–570.
19. Møller M., Sigurðardóttir S. B. The relationship between leisure time and driving style in two groups of male drivers // *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. **2009**. Vol. 12. Pp. 462–469.
20. Paavera M., Eensoob D., Kaasikb K., Vahta M., Mäestuc J., Harroa J. Preventing risky driving: A novel and efficient brief intervention focusing on acknowledgement of personal risk factors // *Accident Analysis & Prevention*. **2013**. Vol. 50. Pp. 430–437.
21. Scott-Parker B., Watson B., King M. J. Understanding the psychosocial factors influencing the risky behaviour of young drivers // *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. **2009**. Vol. 12. Pp. 470–482.
22. Taubman - Ben-Ari O., Yehiel D. Driving styles and their associations with personality and motivation // *Accident Analysis & Prevention*. **2012**. Vol. 45. Pp. 416–422.
23. Yang J., Campo S., Ramirez M., Krapfl J. R., Gang Cheng G., Peek-Asa C. Family Communication Patterns and Teen Drivers' Attitudes Toward Driving Safety // *Journal of Pediatric Health Care*. **2012**.

Поступила в редакцию 15.01.2015 г.

DOI: 10.15643/libartrus-2015.1.10

Driving Style: Determining Factors, Characteristics, Optimization Directions

© I. I. Lobanova

*Saint-Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering
4 2nd Krasnoarmeyskaya St., 190005 Saint Petersburg, Russia.*

Email: gretta25@list.ru

A system of description, identification and classification of factors determining driving style is proposed in the article; stable (sustained) and variable (unstable) factors determining driving style are studied. Driving style is analyzed within the framework of structural approach. The variable factors are: specifications and technical condition of the vehicle, class of the car, its prestige (from a social point of view), training of the driver, social regulators, features of the road environment, psychophysiological (and emotional) condition of the driver. The stable factors are: individual-typological properties, the level of suitability for driver's activities, personal (primarily characterological) features of a driver and sources of activity. Five main characteristics of driving style are selected and presented: safety-risk, confidence with parking, relation to the means of security; planning-impulsivity; driving culture. There are results of empirical research directed on discovery of relationship between styles of driving activities (planning-universal-impulsive) as one characteristic of driving style, emotions typical for driver while driving and accidents. Increase of safety as a result of planning style of activities is shown (especially for women drivers). The paper offers direction of work for optimizing driving style: the formation of compensating planning style of activities, psychotherapeutic work, modeling training, psychological selection, training and education work in driving schools.

Keywords: *driving style, factors, characteristics of driving style, planning activities style, directions of driving style optimization, typical emotions, men and women drivers, safety – accident.*

Published in Russian. Do not hesitate to contact us at edit@libartrus.com if you need translation of the article.

Please, cite the article: Lobanova I. I. Driving Style: Determining Factors, Characteristics, Optimization Directions // *Liberal Arts in Russia*. 2015. Vol. 4. No. 1. Pp. 76–84.

REFERENCES

1. Gorbachev M. S. *Ekstremal'noe vozhdenie: Gonochnye sekrety [Extreme driving: Racing Secrets]*. Moscow: Prestizh kniga, 2006.
2. Klimov E. A. *Individual'nyi stil' deyatel'nosti v zavisimosti ot tipologicheskikh svoystv nervnoi sistemy [Individual Style of Activity Depending on the Typological Properties of the Nervous System]*. Kazan': Izd-vo Kazanskogo un-ta, 1969.
3. Klimov E. A. *Psikhologiya individual'nykh razlichii. Teksty*. Moscow: Izd-vo MGU, 1982. Pp. 74–77.
4. Kulikov L. V. *Psikhogigiena i psikhoprofilaktika lichnosti. Voprosy psikhologicheskoi ustoychivosti i psikhoprofilaktiki [The Mental Hygiene and Psychoprophylaxis of Personality. Issues of Psychological Stability and Psychoprophylaxis]*. Piter, 2004.
5. Kurganov V. M. *Psikhologiya v inzhenernoi deyatel'nosti na avtotransporte [Psychology in Car-Engineering Activities]*. Tver', 2000.
6. Lobanova Yu. I. *Chelovek i transport. Psikhologiya. Ekonomika. Tekhnika: Materialy 1 Mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii, Sankt-Peterburg*. 14–16 sentyabrya 2010 g. Saint Petersburg, 2010. Pp. 337–341.
7. Lobanova Yu. I. *Vestnik grazhdanskikh inzhenerov*. 2014. No. 4. Pp. 140–147

8. Lobanova Yu. I. *Chelovek i transport. Effektivnost', bezopasnost', ergonomika: Materialy 111 Mezhdunarodnoi nauchno- prakticheskoi konferentsii*, Sankt- Peterburg. 15–18 sentyabrya 2014g. Saint Petersburg, **2014**. Pp. 337–341.
9. Lobanova Yu. I. *Organizatsiya i bezopasnost' dorozhnogo dvizheniya v krupnykh . gorodakh*. Saint Petersburg, **2010**. Pp. 457–461.
10. Naritsyn N. *Psikhologiya bezopasnosti vozhdeniya [The Psychology of Driving Safety]*. M. RIPOL klassik, **2006**.
11. Osipova L. V. *Sotsial'no-psikhologicheskie metody issledovaniya lichnosti i malykh grupp: ucheb. posobie [Socio-Psychological Methods of Studying Individuals and Small Groups: Textbook]*. Saint Petersburg, **2013**.
12. *Psikhologicheskie osnovy obucheniya sport-smenov- avtogonshchikov i voditelei spetsializirovannogo transporta [Psychological Bases of Education of Athletes, Race Drivers and Drivers of Specialized Transport]*. Ed. E. G. Singurindi. Saint Petersburg: izd-vo SPbGPU, **2003**.
13. Tsygankov E. S. *Professional'naya podgotovka voditelei avtobusov, marshrutnykh taksi i minivenov [Training of Drivers of Buses, Taxis and Minivans]*. Moscow: Eksmo, **2008**.
14. Baloguna S. K., Shengea N. A., Samuel S. E. *The Social Science Journal*. **2012**. Vol. 496. Pp. 83–89.
15. Berdoulata E., Vavassorib D., Muñoz Sastrea M. T. *Accident Analysis & Prevention*. **2013**. Vol. 50. Pp. 758–767.
16. Joannes El. Chliaoutakis J., Demakakosb P., Tzamaloukaa G., Bakoub V., Koumakib M., Darvirib C. *Journal of Safety Research*. **2002**. Vol. 33. Is. 4. Pp. 431–443.
17. Lobanova J. *World Applied Sciences Journal*. **2013**. Vol. 23(7). Pp. 883–886.
18. Miller G., Taubman B.-A. O. *Accident Analysis & Prevention*. **2010**. Vol. 42. Pp. 558–570.
19. Møller M. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. **2009**. Vol. 12. Pp. 462–469.
20. Paavera M., Eensoob D., Kaasikb K., Vahta M., Mäestuc J., Harroa J. *Accident Analysis & Prevention*. **2013**. Vol. 50. Pp. 430–437.
21. Scott-Parker B., Watson B., King M. J. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. **2009**. Vol. 12. Pp. 470–482.
22. Taubman - Ben-Ari O., Yehiel D. *Accident Analysis & Prevention*. **2012**. Vol. 45. Pp. 416–422.
23. Yang J., Campo S., Ramirez M., Krapfl J. R., Gang Cheng G., Peek-Asa C. *Journal of Pediatric Health Care*. **2012**.

Received 15.01.2015.