

## **Взаимосвязи водительских навыков слушателей автошколы с их индивидуально-психологическими особенностями**

**С.Е. БЕБИНОВ\***,  
ФГБОУ ВО «Омский ГАУ», Омск, Россия,  
[bebinov.ru@gmail.com](mailto:bebinov.ru@gmail.com)

**В.А. САЛЬНИКОВ\*\***,  
ФГКВБОУ ВПО «Омский филиал ВА МТО», Омск, Россия,  
[viktor.salnikov1@yandex.ru](mailto:viktor.salnikov1@yandex.ru)

**О.Н. КРИВОЩЕКОВА\*\*\***,  
ФГБОУ ВО «СиБАДИ», Омск, Россия,  
[krivoshokova.ru@gmail.com](mailto:krivoshokova.ru@gmail.com)

*Представлены экспериментальные данные изучения дорожного поведения слушателей автошкол. Проверена гипотеза, что индивидуально-психологические различия обучающихся находят отражение в управлении автомобилем. Исследование реализовано на базе учебного центра «Технопарк СиБАДИ» г. Омска. Объем выборки составил 29 человек (11 девушек и 18 юношей) в возрасте от 18 лет до 21 года. Начальный уровень подготовленности участников эксперимента и условия обучения были одинаковы. Методом экспертных оценок установлено, что лица, проявляющие ориентировочный и исполнительский стили управления автомобилем, выбирают различные приемы вождения в транспортном потоке. В зависимости от характера корреляций между водительскими навыками и индивидуально-психологическими особенностями меняется проявляемый стиль вождения. Экспериментально выявлено, что в зависимости от имеющихся типологических особенностей проявления свойств нервной си-*

### **Для цитаты:**

*Бебинов С.Е., Сальников В.А., Кривощекова О.Н.* Взаимосвязи водительских навыков слушателей автошколы с их индивидуально-психологическими особенностями // Социальная психология и общество. 2018. Т. 9. № 4. С. 74–86. doi: 10.17759/sps.2018090407

\* *Бебинов Сергей Евгеньевич* — кандидат педагогических наук, доцент, заведующий кафедрой физической культуры и спорта, ФГБОУ ВО «Омский государственный аграрный университет имени П.А. Столыпина», Омск, Россия, [bebinov.ru@gmail.com](mailto:bebinov.ru@gmail.com)

\*\* *Сальников Виктор Александрович* — доктор педагогических наук, профессор, кафедра физической подготовки, ФГКВБОУ ВПО «Омский филиал Военной академии материально-технического обеспечения им. генерала армии А.В. Хрулева», Омск, Россия, [viktor.salnikov1@yandex.ru](mailto:viktor.salnikov1@yandex.ru)

\*\*\* *Кривощекова Ольга Николаевна* — кандидат педагогических наук, доцент, кафедра физического воспитания, ФГБОУ ВО «Сибирский государственный автомобильно-дорожный университет (СиБАДИ)», Омск, Россия, [krivoshokova.ru@gmail.com](mailto:krivoshokova.ru@gmail.com)

*стемы, свойств темперамента и уровня личностной тревожности начинающие водители имеют разные приоритеты в управлении автомобилем. В заключение обосновывается необходимость проведения дальнейших исследований с учетом социально-психологических переменных, которые помогут расширить представления о влиянии социальных факторов на стилистические особенности управления транспортным средством.*

**Ключевые слова:** *водительские навыки, индивидуально-психологические особенности, стиль вождения, дорожное движение, корреляционные связи.*

## Введение

Современные условия деятельности водителей при все возрастающем количестве транспортных средств требуют новых инновационных подходов к обучению управлению транспортными средствами. Поведение обучаемого водителя за рулем автомобиля определяется важнейшим и наиболее разработанным направлением анализа человека как субъекта деятельности — диагностикой индивидуальных различий, изучением становления профессиональной пригодности как формирования ансамбля профессионально важных качеств [3]. В качестве высшего регулятора профессиональной деятельности выступают личностные особенности. Надежность управления автомобилем рассматривается как трехуровневая структура взаимодействия психических особенностей, состояний и эмоционального тона водителя. Проявление этих особенностей в управлении автомобилем обуславливает разные стили восприятия получаемой информации: полезависимый и полenezависимый [13].

В рамках интегративного подхода к исследованию деятельности человека рассматривается феномен индивидуальных особенностей саморегуляции, которые находят отражение в планировании цели деятельности, определяют пути,

способы и структуру действий, формируют критерии оценки достигнутых результатов. При этом индивидуальные особенности человека определенным образом соотносятся со стилем саморегуляции [11]. В целом исследования человеческого фактора в области безопасности дорожного движения концентрируются вокруг двух полюсов, на одном из которых изучаются индивидуальные качества субъекта, а на другом — его особенности управления автомобилем. Принятая в современной психологии концепция активного субъекта деятельности требует сближения этих двух направлений исследований, при котором может быть обнаружено многообразие проявлений индивидуально-психологических особенностей водителя и его поведения за рулем автомобиля. Возможно, именно поэтому прикладные исследования человеческого фактора в области безопасности дорожного движения необходимо сосредоточивать на прямом наблюдении за стилем управления автомобилем в естественных условиях.

Наиболее общим и основным признаком стиля является соотношение ориентировочных, исполнительных и контролирующих действий. Характер связей между свойствами нервной системы, мотивацией, направленностью личности в деятельности находит отражение в усвоении и проявлении индивидуального

стиля. Как отмечал В.С. Мерлин, системообразующая роль стиля деятельности заключается в образовании связей между разноуровневыми свойствами индивидуальности [10].

В отношении деятельности водителей выделено два обобщенных стиля: в одном предпочтение отдается ориентировочному, планирующему аспекту деятельности (контролю за ситуацией и ее разносторонней оценке), в другом — исполнительскому, импульсивному стилю (стремлению скорее выполнить тот или иной маневр) [1; 8].

Современными исследованиями в большей степени рассматриваются факторы, способствующие формированию агрессивного управления автомобилем [2; 5; 18; 19]. Однако отмечается, что для более объективной оценки дорожного поведения необходимо изучать не отдельные аспекты, а многомерные характеристики стилей вождения [9; 20].

Вместе с тем в исследованиях индивидуального стиля деятельности водителей различные его иерархические уровни, отличающиеся и по элементам, и по характеру детерминации, чаще всего не учитываются. Как правило, анализируются качественные характеристики стиля, при этом выпадает из внимания структура управляющих автомобилем действий.

## Эмпирическое исследование

*Цель исследования* заключается в изучении взаимосвязей водительских навыков, формируемых в процессе обучения управлению транспортным средством, с индивидуально-психологическими особенностями слушателей автошколы, проявляющимися различными индивидуальными стилями управления автомобилем.

В качестве *гипотезы* было сформулировано предположение, что люди с различными способностями, базирующимися на разных индивидуально-психологических особенностях, имеют различные достижения в формировании водительских навыков.

*Организация исследования.* Навыки вождения участников эксперимента оценивались в условиях транспортного потока во время проведения итоговой аттестации автомобильной школой. Тестирование каждого обучаемого длилось 90 минут. Движение автомобиля осуществлялось по утвержденному учебному маршруту. Индивидуально-психологические особенности слушателей автошколы определялись в условиях учебного класса. Все тесты проводились индивидуально.

Изучаемая *выборка* состояла из 11 девушек и 18 юношей, проходивших профессиональное обучение водителей транспортных средств категории В. Возраст испытуемых — от 18 лет до 21 года. Подготовка проводилась в соответствии с действующими программными требованиями [15].

В нашем исследовании для определения ориентировочного или исполнительского стиля вождения у обучаемых использовался метод экспертных оценок. Наблюдения осуществлялись тремя экспертами, имеющими соответствующую квалификацию инженеров по безопасности движения.

Изучаемые навыки были распределены на две группы: осведомительно-коммуникативные и динамические (табл. 1).

На протяжении тестирования экспертами осуществлялась оценка стиля вождения и хронометрирование деятельности каждого испытуемого.

*Методики.* Для изучения типологических особенностей проявления свойств

нервной системы (сила, подвижность возбуждения и торможения, внутренний и внешний балансы возбуждения и торможения) использовались произвольные двигательные методики (по Е.П. Ильину) [6]. Уровень экстраверсии и нейротизма у слушателей автошколы оценивался с помощью личностного опросника Г. Айзенка (форма А) [14], тревожность измерялась по шкале ситуационной и личностной тревожности Ч.Д. Спилберга в адаптации Ю.Л. Ханина [4].

Для определения взаимосвязей между показателями водительских навыков и индивидуально-психологических осо-

бенностей использовался корреляционный анализ. Для имеющегося количества испытуемых истинными считались связи с достоверностью на уровне  $p < 0,05$  и  $p < 0,01$  [12].

## Результаты и их интерпретация

Следует отметить, что экспериментальные данные рассматриваются в отношении двух стилей (ориентировочного и исполнительского), в то время как в литературе их описывается значительно больше. Часто, говоря об индивидуаль-

Таблица 1

### Классификация водительских навыков

№ навыка	Водительские навыки	Структура и единицы измерения
Осведомительно-коммуникативные навыки		
1	Подготовка рабочего места водителя	Продолжительность, с
2	Пользование зеркалами заднего вида	Количество раз
3	Использование указателей поворотов*	Баллы от 1 до 4
Динамические навыки		
4	Начало движения на регулируемом перекрестке	время от включения 1-й передачи до начала движения, с; время от начала движения до включения 2-й передачи, с
5	Остановка у края проезжей части	время от включения указателя поворота до начала торможения, с; время от начала торможения до полной остановки, с; время от полной остановки до включения стояночного тормоза, с
6	Торможение автомобиля*	Баллы от 1 до 7
7	Обеспечение безопасной дистанции*	Баллы от 1 до 7
8	Выбор оптимального скоростного режима движения в транспортном потоке*	Баллы от 1 до 7
9	Выбор оптимального скоростного режима при маневрировании*	Баллы от 1 до 7
10	Выбор оптимальной траектории движения при маневрировании*	Баллы от 1 до 4
11	Своевременность переключения передач*	Баллы от 1 до 2

\* 1 балл — минимальный уровень развития навыка.

ном стиле деятельности, исследователи, как замечает Е.П. Ильин [7], изучали стили, присущие не индивидуальности, а группе людей со сходными типологическими особенностями (стиль подвижных или инертных, слабых по силе нервной системы или сильных и т. д.).

Так, у слушателей автошколы, придерживающихся ориентировочного стиля, сила нервной системы (СНС) отрицательно связана с оптимальностью выбора траектории движения при маневрировании ( $r = -0,52; p < 0,05$ ) и без-

опасным торможением в транспортном потоке ( $r = -0,51; p < 0,05$ ) (табл. 2). То есть лица с более слабой нервной системой имеют более сформированные указанные навыки вождения.

Внешний баланс между возбуждением и торможением (Б1) положительно связан с навыком подготовки рабочего места к началу движения ( $r = 0,51; p < 0,05$ ) и отрицательно коррелирует со временем между полной остановкой и включением стояночного тормоза ( $r = -0,54; p < 0,05$ ). В результате лица с

Таблица 2

**Корреляционные связи ( $r$ ) водительских навыков с индивидуально-психологическими особенностями слушателей автошколы, проявляющих ориентировочный стиль вождения**

№ показателя	Индивидуально-психологические особенности								
	СТ	ЛТ	Э	Н	СНС	Б1	Б2	ПВ	ПТ
1	-0,16	-0,01	0,61*	0,19	-0,02	0,51*	0,02	-0,25	-0,59*
2	0,21	-0,10	-0,12	-0,09	-0,22	-0,40	0,81**	0,01	0,07
3	-0,19	0,02	-0,22	-0,29	-0,23	-0,15	0,16	-0,11	-0,08
4	-0,24	-0,61*	0,58*	-0,72**	-0,44	0,43	0,11	0,07	-0,59*
5	-0,29	-0,51*	0,54*	-0,12	-0,52*	0,42	-0,01	0,16	-0,15
6	-0,15	-0,53*	0,65**	-0,26	-0,51*	0,32	0,43	0,00	-0,37
7	-0,43	-0,23	-0,44	-0,23	-0,11	-0,43	-0,04	-0,10	0,26
8	-0,06	-0,26	0,01	-0,05	-0,31	-0,41	0,57*	0,22	0,16
9	-0,10	-0,16	0,26	-0,18	-0,13	-0,23	0,30	0,15	-0,40
10	0,00	0,16	-0,33	0,17	-0,28	-0,54*	0,04	-0,03	0,42
11	0,30	0,04	-0,27	-0,16	0,29	-0,39	-0,16	0,05	0,19
12	0,51*	0,59*	0,04	0,77**	0,32	-0,35	0,51*	0,35	0,28
13	0,14	-0,34	0,56*	-0,28	-0,24	0,22	0,22	0,33	-0,24

*Примечание:* 1 – время подготовки рабочего места; 2 – количество использований зеркал заднего вида; 3 – использование указателей поворотов; 4 – своевременность переключения передач; 5 – выбор оптимальной траектории движения при маневрировании; 6 – безопасность торможения в транспортном потоке; 7 – обеспечение безопасной дистанции в транспортном потоке; 8 – время между включением указателя поворота и началом торможения перед остановкой; 9 – время между началом торможения и полной остановкой; 10 – время между полной остановкой и включением стояночного тормоза; 11 – время подготовки к началу движения на регулируемом перекрестке; 12 – время от начала движения до включения 2-й передачи; 13 – обеспечение оптимальной скорости движения в транспортном потоке; «\*» – связь на уровне  $p < 0,05$ ; «\*\*» – связь на уровне  $p < 0,01$ .

преобладанием возбуждения по внешнему балансу уделяют большое внимание организации своего рабочего места и быстрее фиксируют автомобиль в неподвижном состоянии после постановки на стоянку, повышая тем самым безопасность дорожного движения, в то время как навыки у водителей, имеющих преобладание торможения, более опасны.

Внутренний баланс (Б2) положительно коррелирует с частотой использования зеркал заднего вида ( $r = 0,81$ ;  $p < 0,01$ ), временем переключения на 2-ю передачу после начала движения на перекрестке ( $r = 0,51$ ;  $p < 0,05$ ) и временем между включением указателя поворота и началом торможения перед остановкой ( $r = 0,57$ ;  $p < 0,05$ ). Это дает основание отметить, что лица с преобладанием внутреннего возбуждения более внимательны при выполнении торможения в транспортном потоке, чаще пользуются зеркалами заднего вида. У них больше времени, чем у лиц с преобладанием внутреннего торможения, затрачивается на подготовительные действия перед остановкой у края проезжей части и несколько позже переключаются передачи при выполнении разгона автомобиля. Преобладание внутреннего возбуждения позволяет более оптимально реагировать на изменение дорожной обстановки, обеспечивая безопасность торможения и осведомленность об изменении дорожной ситуации. Такие водители более осторожны при подготовке к маневру остановки, устойчивы к монотонной деятельности [17], но несколько занижают интенсивность разгона на перекрестках.

Подвижность торможения (ПТ) связана с такими навыками, как подготовка рабочего места водителя ( $r = -0,59$ ;  $p < 0,05$ ) и своевременность переключения передач ( $r = -0,59$ ;  $p < 0,05$ ). Более

подвижные по торможению хуже владеют навыком своевременного переключения передач и уделяют меньше внимания подготовке рабочего места к управлению автомобилем.

Определенные связи выявлены между управляющими действиями водителей, предпочитающих ориентировочный стиль, и свойствами темперамента и тревожностью (см. табл. 2). Более тесные корреляции характерны в отношении экстраверсии (Э) с такими профессиональными навыками, как подготовка рабочего места водителя ( $r = 0,61$ ;  $p < 0,05$ ), своевременность переключения передач ( $r = 0,58$ ;  $p < 0,05$ ), оптимальность выбора траектории движения при маневрировании ( $r = 0,54$ ;  $p < 0,05$ ), безопасность торможения в транспортном потоке ( $r = 0,65$ ;  $p < 0,01$ ), обеспечение оптимальной скорости движения в транспортном потоке ( $r = 0,56$ ;  $p < 0,05$ ). Экстраверты имеют более безопасные навыки движения в транспортном потоке.

Уровень нейротизма (Н) коррелирует со временем переключения 1-й передачи на 2-ю после начала движения на перекрестке ( $r = 0,77$ ;  $p < 0,01$ ) и своевременностью переключения передач во время движения автомобиля ( $r = -0,72$ ;  $p < 0,01$ ). Обучающиеся с высоким уровнем нейротизма допускают ошибки в выборе необходимой передачи.

Личностная тревожность (ЛТ) имеет отрицательные связи с такими действиями водителя, как своевременность переключения передач ( $r = -0,61$ ;  $p < 0,05$ ), оптимальность выбора траектории движения при маневрировании ( $r = -0,51$ ;  $p < 0,05$ ), безопасность торможения в транспортном потоке ( $r = -0,53$ ;  $p < 0,05$ ), и положительно связана со временем переключения с 1-й передачи на 2-ю после начала движения на перекрестке ( $r = 0,59$ ;

$p < 0,05$ ). С последним показателем положительно взаимосвязан уровень ситуационной тревожности ( $r = 0,51$ ;  $p < 0,05$ ).

В отношении водителей, предпочитающих исполнительский стиль в управлении транспортным средством, характерна несколько другая структура корреляционных связей (табл. 3). В частности, выявлено, что внешний баланс отрицательно коррелирует со временем подготовки рабочего места ( $r = -0,73$ ;  $p < 0,01$ ) и временем переключения 1-й передачи на 2-ю после начала движения на перекрестке ( $r = -0,63$ ;  $p < 0,05$ ). Внутренний баланс положительно коррелирует с количеством использований зеркал заднего вида ( $r = 0,60$ ;  $p < 0,05$ ). Таким образом, лицам с преобладанием возбуждения по внешнему балансу свойственен более высокий темп действий в управлении автомобилем после начала

движения на перекрестке. Лица с преобладанием возбуждения по внутреннему балансу больше внимания уделяют контролю за дорожной ситуацией через зеркала заднего вида.

Подвижность возбуждения (ПВ) связана со временем подготовки к началу движения на регулируемом перекрестке ( $r = 0,62$ ;  $p < 0,05$ ), безопасностью торможения в транспортном потоке ( $r = 0,68$ ;  $p < 0,05$ ) и временем от начала торможения до полной остановки ( $r = 0,73$ ;  $p < 0,01$ ). В целом водители, предпочитающие исполнительский стиль управления транспортным средством и имеющие инертность возбуждения и преобладание возбуждения по внешнему балансу, способны поддерживать оптимальный темп управления автомобилем в условиях транспортного потока. Но обучающиеся, обладающие подвижностью возбужде-

Таблица 3

**Корреляционные связи ( $r$ ) водительских навыков с индивидуально-психологическими особенностями слушателей автошколы, проявляющих исполнительский стиль вождения**

№ показателя	Индивидуально-психологические особенности								
	СТ	ЛТ	Э	Н	СНС	Б1	Б2	ПВ	ПТ
1	-0,11	0,15	-0,20	0,14	0,37	-0,73**	-0,18	0,19	0,37
2	-0,18	-0,06	0,61*	0,03	-0,31	0,32	0,60*	-0,09	0,08
3	-0,17	-0,60*	0,02	0,07	-0,25	0,27	0,12	0,19	-0,36
4	-0,23	-0,60*	-0,12	0,05	-0,18	-0,14	-0,37	0,26	-0,29
5	-0,21	-0,51	-0,04	0,03	0,27	-0,26	-0,03	0,05	-0,19
6	-0,60*	-0,23	0,44	-0,23	-0,41	0,35	0,14	0,68*	0,08
7	-0,02	0,68*	0,44	0,22	0,22	-0,26	0,47	-0,30	0,45
8	0,31	0,39	-0,22	0,77**	0,41	-0,52	-0,51	0,09	-0,19
9	-0,27	-0,14	0,23	0,02	-0,20	0,08	-0,13	0,73**	-0,24
10	-0,31	0,39	0,47	0,23	-0,07	-0,31	0,17	0,35	0,36
11	-0,38	-0,19	-0,05	-0,18	0,27	-0,47	-0,36	0,62*	0,19
12	-0,09	-0,02	-0,44	0,07	0,33	-0,63*	-0,38	0,31	0,28
13	-0,11	-0,60*	-0,23	0,14	0,08	-0,12	-0,05	-0,01	-0,25

Примечание: Обозначения те же, что и в табл. 2.

ния, более безопасны при снижении скорости в транспортном потоке.

У слушателей автошколы с преимущественным исполнительским стилем вождения выявлены отрицательные связи личностной тревожности с такими показателями, как обеспечение безопасной скорости движения в транспортном потоке ( $r = -0,60; p < 0,05$ ), своевременность переключения передач ( $r = -0,60; p < 0,05$ ) и использование указателей поворотов при маневрировании ( $r = -0,60; p < 0,05$ ). Личностная тревожность положительно взаимосвязана с показателем безопасной дистанции в транспортном потоке ( $r = 0,68; p < 0,05$ ).

Водители, имеющие более высокий уровень личностной тревожности, в большей степени завышают скорость движения в транспортном потоке, также они несвоевременно переключают передачи, компенсируя опасность движения увеличением дистанции до впереди едущих транспортных средств.

Ситуационная тревожность отрицательно коррелирует с показателем безопасного торможения в транспортном потоке ( $r = -0,60; p < 0,05$ ). То есть более тревожные водители несколько запаздывают с выполнением торможения или тормозят недостаточно эффективно.

У слушателей автошколы с исполнительским стилем вождения уровень экстраверсии положительно взаимосвязан с количеством пользований зеркалами заднего вида ( $r = 0,61; p < 0,05$ ). Такие водители в большей степени отслеживают изменение дорожной ситуации. Нейротизм коррелирует со временем от включения указателей поворота до начала торможения автомобиля при остановке ( $r = 0,77; p < 0,01$ ). Те, у кого более высокий нейротизм, затрачивают больше времени на

оценку дорожной ситуации перед выполнением остановки автомобиля.

Повышенный уровень тревожности у водителей с исполнительским стилем чаще ведет к возникновению ошибок управления автомобилем, связанных с динамикой движения в транспортном потоке. В то же время обеспечение водителями безопасной дистанции служит фактором предотвращения дорожно-транспортных происшествий. При этом свойства темперамента связаны с оценкой водителями дорожной ситуации. Лица с экстраверсией более тщательно следят за изменениями транспортного потока, а водители с повышенным нейротизмом хуже ориентируются в дорожной ситуации.

Существует проблема того, что изучаемые нами стили вождения автомобиля сформировались у слушателей автошколы стихийно, как можно предполагать, под влиянием имеющихся у обучаемых склонностей, способностей (двигательных, психомоторных, умственных) и индивидуальных психофизиологических особенностей. Возможно также формирование стиля деятельности как подражание авторитету, копирование особенностей его деятельности в качестве идеала профессионального мастерства. Как замечают Е.П. Ильин [7] и В.А. Толочек [16], это не лучший способ, потому что он не учитывает особенности того, кто подражает.

Таким образом, планируя в дальнейшем исследование особенностей формирования стилей вождения и их динамики с учетом социально-психологических переменных, можно существенно расширить представления о влиянии социального фактора на стилистические особенности управления транспортным средством.



Сознательное и целесообразное формирование индивидуального стиля должно базироваться на учете сильных и слабых сторон человека в соответствии с его типологическими и личностными особенностями. Полученные экспериментальные данные открывают дальнейшую перспективу использования дифференцированного подхода к содержанию вариативной части программы профессионального обучения водителей в зависимости от их индивидуально-психологических особенностей.

### Выводы

Проявляющиеся у слушателей автошколы характеристики стилей вождения автомобиля имеют свои приоритеты в соответствии с имеющимися индивидуально-психологическими особенностями.

1. Лица с более высокой экстраверсией, предпочитающие ориентировочный стиль вождения, больше внимания обращают на подготовку рабочего места водителя, выбор оптимальных траекторий

движения и создание условий для выполнения безопасного торможения автомобиля. У лиц с исполнительским стилем структура корреляционных связей менее интегрирована. Эти начинающие водители предпочитают обеспечивать характеристики движения автомобиля, соответствующие средним характеристикам транспортного потока.

2. У водителей с ориентировочным стилем типологические особенности проявления свойств нервной системы в значительной мере определяют как осведомительно-коммуникативные, так и динамические профессиональные навыки. Свойства темперамента и уровень личностной тревожности в большей степени взаимосвязаны с динамическими навыками, обеспечивающими взаимодействие с другими участниками движения. У слушателей с проявлением исполнительского стиля подвижность возбуждения коррелирует с динамическими навыками, задающими темп управления автомобилем. Уровень личностной тревожности связан с действиями, определяющими движение автомобиля в транспортном потоке.

### ЛИТЕРАТУРА

1. Бебинов С.Е., Сальников В.А. Особенности формирования профессиональных водительских навыков: монография. Омск: СибАДИ, 2016. 174 с.
2. Булыгина В.Г., Дубинский А.А., Шпорт С.В., Калинин Д.С. Психология высокорискового вождения (обзор зарубежных исследований) [Электронный ресурс] // Психология и право. 2016. Том 6. № 2. С. 72–92. doi: 10.17759/psylaw.2016060206
3. Гуревич К.М. Дифференциальная психология и психодиагностика: избранные труды. СПб: Питер, 2008. 336 с.
4. Елисеев О.П. Практикум по психологии личности. 2-е изд., доп. и перераб. СПб: Питер, 2007. 512 с.
5. Ефремов С.Б. Модель распознавания стилистических особенностей управления транспортным средством и классификация стратегий взаимодействия в условиях дорожного трафика // Социальная психология и общество. 2017. Том. 8. № 4. С. 123–133. doi: 10.17759/sps.2017080409

6. Ильин Е.П. Психомоторная организация человека. СПб: Питер, 2003. 384 с.
7. Ильин Е.П. Психология индивидуальных различий. СПб: Питер, 2004. 701 с.
8. Лобанова Ю.И. Планирующий стиль деятельности: описание, диагностика, компенсационные возможности // Вестник гражданских инженеров. 2014. № 4(45). С. 140–147.
9. Лобанова Ю.И. Стиль вождения: структурный подход к диагностике. Оценка отдельных характеристик // Вестник гражданских инженеров. 2014. № 6(47). С. 284–292.
10. Мерлин В.С. Очерк интегрального исследования индивидуальности. М.: Педагогика, 1986. 256 с.
11. Моросанова В.И. Индивидуальные особенности осознанной саморегуляции произвольной активности человека // Вестник Московского университета. Серия 14. Психология. 2010. № 1. С. 36–45.
12. Наследов А.Д. Математические методы психологического исследования. Анализ и интерпретация данных. СПб: Речь, 2004. 392 с.
13. Обознов А.А., Петрович Д.Л. Оценивание приборной информации: когнитивно-стилевые характеристики // Экспериментальная психология. 2009. Том. 2. № 4. С. 74–80.
14. Практикум по общей, экспериментальной и прикладной психологии / Под общ. ред. А.А. Крылова, С.А. Маничева. 2-е изд., доп. и перераб. СПб: Питер, 2006. 560 с.
15. Приказ Министерства образования и науки РФ от 26 декабря 2013 г. № 1408 «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий» (Зарегистрирован в Минюсте России 09.07.2014 № 33026) [Электронный ресурс] // URL: <http://base.garant.ru/70695708/#ixzz3nfuhgRkq> (дата обращения: 11.10.2018).
16. Толочек В.А. Проблема стилей в психологии: историко-теоретический анализ. М.: Изд-во «Институт психологии РАН», 2013. 320 с.
17. Фетискин Н.П. Системное исследование монотонии в профессиональной деятельности: Автореф. дис. ... д-ра психол. наук. СПб, 1993. 43 с.
18. Четверикова А.И., Ермолаев В.В., Ткаченко О.Н. Когнитивные карты в стратегии поведения водителей по материалам опросников «Driving Anger Expression Inventory» («DAX») и «Dula Dangerous Driving Index» («DDDI») на российской выборке // Социальная психология и общество. 2017. Том 8. № 4. С. 107–122. doi: 10.17759/sps.2017080408
19. 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. 49. P. 83–89. doi: 10.1016 / j.soscij.2011.07.004.
20. Taubman – Ben-Ari O., Skvirsky V. The multidimensional driving style inventory a decade later: Review of the literature and re-evaluation of the scale // Accident; analysis and prevention. 2016. Vol. 93. P. 179–188. doi: 10.1016/j.aap.2016.04.038

## The relationship of driving skills of students driving with their individual psychological features

**S.E. BEBINOV\***,

*FSBEI HE «Omsk SAU», Omsk, Russia, bebinov.ru@gmail.com*

**V.A. SALNIKOV\*\***,

*FSAE HPE «Omsk Branch of the MA MTS», Omsk, Russia,  
victor.salnikov1@yandex.ru*

**O.N. KRIVOSCHEKOVA\*\*\***,

*FSBEI HE «SibADI», Omsk, Russia, krivoshokova.ru@gmail.com*

*Experimental data on the study of road behavior of driving school students are presented. The hypothesis was tested that the individual psychological differences of students are reflected in driving. The study was implemented on the basis of the training center «Technopark SibADI», Omsk. The sample size was 29 people (11 girls and 18 boys) aged 18 to 21 years. The initial level of preparedness of the participants in the experiment and the training conditions were the same. By the method of expert assessments, it has been established that persons exhibiting approximate and performing driving styles choose various driving techniques in the traffic flow. Depending on driving style, the nature of the correlation between professional driving skills and individual psychological characteristics changes. It was experimentally revealed that, depending on the typological features of the manifestation of the properties of the nervous system, the properties of temperament and the level of personal anxiety, novice drivers have different priorities in driving.*

**Keywords:** *driving skills, individual psychological characteristics, driving style, traffic, correlation relationships.*

### REFERENCES

1. Bebinov S.E., Sal'nikov V.A. Osobennosti formirovaniya professional'nyh voditel'skih navykov: monografija [Features of the formation of professional driving skills]. Omsk: Publ. SibADI, 2016. 174 p.

#### For citation:

Bebinov S.E., Salnikov V.A., Krivoschekova O.N. The relationship of driving skills of students driving with their individual psychological features. *Sotsial'naiia psikhologiia i obshchestvo [Social Psychology and Society]*, 2018. Vol. 9, no. 4, pp. 74–86. (In Russ., abstr. in Engl.). doi: 10.17759/sps.2018090407

\* *Bebinov Sergey E.* — PhD in Pedagogy, Associate Professor, Division Head of Physical Culture and Sports, FSBEI HE «Omsk State Agrarian University P.A. Stolypin», Omsk, Russia, bebinov.ru@gmail.com

\*\* *Salnikov Viktor A.* — Doctor of Science in Pedagogy, Professor, Department of Physical Training, FSAE HPE «Omsk branch of the Military Academy of logistics Army General A.V. Hrulev», Omsk, Russia, victor.salnikov1@yandex.ru

\*\*\* *Krivoschekova Olga N.* — PhD in Pedagogy, Assistant Professor, Department of Physical Education, FSBEI HE «Omsk State Automobile and Highway University», Omsk, Russia, krivoshokova.ru@gmail.com

2. Bulygina V.G., Dubinskij A.A., Shport S.V., Kalinkin D.S. Psihologija vysokoriskovogo vozhdjenja (obzor zarubezhnyh issledovanij) [Psychology of high-risk driving (review of foreign studies)]. *Psihologija i pravo [Psychology and Law]*. 2016 (6). № 2. pp. 72–92. doi: 10.17759/psylaw.2016060206.
3. Gurevich K.M. Differencial'naja psihologija i psihodiagnostika: izbrannye trudy [Differential psychology and psychodiagnostics: selected works]. Saint-Petersburg: Publ. Piter, 2008. 336 p.
4. Eliseev O.P. Praktikum po psihologii lichnosti [Workshop on the psychology of personality]. 2-e izd., dop. i pererab. Saint-Petersburg: Publ. Piter, 2007. 512 p.
5. Efremov S.B. Model' raspoznavanija stilisticheskikh osobennostej upravlenija transportnym sredstvom i klassifikacija strategij vzaimodejstvija v uslovijah dorozhnogo trafika [Model of recognition of stylistic features of driving and classification of interaction strategies in traffic conditions]. *Social'naja psihologija i obshhestvo [Social Psychology and Society]*. 2017. Vol. 8. № 4. pp. 123–133. doi:10.17759/sps.2017080409.
6. Il'in E.P. Psihomotornaja organizacija cheloveka [Psychomotor organization of man]. Saint-Petersburg: Publ. Piter, 2003. 384 p.
7. Il'in E.P. Psihologija individual'nyh razlichij [Psychology of individual differences]. Saint-Petersburg: Publ. Piter, 2004. 701 p.
8. Lobanova Ju.I. Planirujushhij stil' dejatel'nosti: opisanie, diagnostika, kompensacionnye vozmozhnosti [Planning style of activity: description, diagnostics, compensation opportunities]. *Vestnik grazhdanskih inzhenerov [Bulletin of civil engineers]*. 2014. № 4 (45). pp. 140–147.
9. Lobanova Ju.I. Stil' vozhdjenja: strukturnyj podhod k diagnostike. Ocenka ot del'nyh harakteristik [Driving style: a structural approach to diagnosis. Evaluation of individual characteristics]. *Vestnik grazhdanskih inzhenerov [Bulletin of civil engineers]*. 2014. № 6 (47). pp. 284–292.
10. Merlin V.S. Oчерk integral'nogo issledovanija individual'nosti [Sketch of the integral study of individuality]. Moscow: Publ. Pedagogika, 1986. 256 p.
11. Morosanova V.I. Individual'nye osobennosti osoznannoj samoreguljaccii proizvol'noj aktivnosti cheloveka [Individual features of conscious self-regulation of arbitrary human activity]. *Vestnik moskovskogo universiteta Ser. 14. Psihologija [Moscow University Bulletin. The Moscow University Herald. Series 14. Psychology]*. 2010, no. 1. pp. 36–45.
12. Nasledov A.D. Matematicheskie metody psihologicheskogo issledovanija. Analiz i interpretatsija dannyh [Mathematical methods of psychological research. Data analysis and interpretation]. Saint-Petersburg: Publ. Rech', 2004. p. 392.
13. Oboznov A.A., Petrovich D.L. Ocenivanie pribornoj informacii: kognitivno-stilevyje harakteristiki [Evaluation of instrument information: cognitive-style characteristics]. *Jeksperimental'naja psihologija [Experimental psychology]*. 2009. Vol. 2. № 4. pp. 74–80.
14. Praktikum po obschej, `eksperimental'noj i prikladnoj psihologii [Workshop on General, Experimental and Applied Psychology]. In A.A. Krylov, S.A. Manichev (ed.). 2-e izd., dop. i pererab. Saint-Petersburg: Publ. Piter, 2006. p. 560.
15. Prikaz Ministerstva obrazovanija i nauki RF ot 26 dekabnja 2013 g. № 1408 «Ob utverzhdanii primernyh programm professional'nogo obuchenija voditelej transportnyh sredstv sootvetstvujushhijh kategorij i podkategorij» (Zaregistririvan v Minjuste Rossii

- 09.07.2014 № 33026) [Jelektronnyj resurs] [Order of the Ministry of Education and Science of the Russian Federation of December 26, 2013 no. 1408 “On the Approval of Approximate Professional Vocational Training Programs for Drivers of Vehicles of Relevant Categories and Subcategories” (Registered in the Ministry of Justice of Russia on July 07, 2014 no. 33026)]. Available at: <http://base.garant.ru/70695708/#ixzz3nfuhgRkq> (Accessed: 11.10.18).
16. Toloček V.A. Problema stilej v psihologii: istoriko-teoreticheskiy analiz [The problem of styles in psychology: historical and theoretical analysis]. Moscow: Publ. «Institut psihologii RAN», 2013. 320 p. (In Russ.).
17. Fetiskin N.P. Sistemnoe issledovanie monotonii v professional'noj dejatel'nosti: Avtoref. dis. ... d-ra psihol. nauk [Systemic study of monotony in the professional activity. Dr. Sci. (Psychology) Thesis]. Saint-Petersburg, 1993. 43 p.
18. Chetverikova A.I., Ermolaev V.V., Tkachenko O.N. Cognitive maps influence over driving strategies in Russia: analyzing Driving Anger Expression Inventory (DAX) and Dula Dangerous Driving Index (DDDI) factors. *Sotsial'naja psikhologija i obshchestvo [Social Psychology and Society]*, 2017. Vol. 8, no. 4, pp. 107–122. doi:10.17759/sps.2017080408. (In Russ., abstr. in Engl.)
19. 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. 49, pp. 83–89. doi: 10.1016 / j.soscij.2011.07.004.
20. Taubman-Ben-Ari O., Skvirsky V. The multidimensional driving style inventory a decade later: Review of the literature and re-evaluation of the scale. *Accident; analysis and prevention*, 2016. Vol. 93, pp. 179–188. doi: 10.1016/j.aap.2016.04.038