

Психология служебной деятельности

УДК 159.923:656.13.08
ББК Ю99

DOI: 10.14529/psy160309

ОСОБЕННОСТИ СТИЛЯ ВОЖДЕНИЯ «АВАРИЙНЫХ» И «БЕЗАВАРИЙНЫХ» ВОДИТЕЛЕЙ

Ю.И. Лобанова

Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет, г. Санкт-Петербург

Приводятся результаты эмпирического исследования характеристик стиля вождения у «аварийных» (имеющих в личном водительском опыте случаи дорожно-транспортных происшествий и автомобильных аварий по собственной вине) и «безаварийных» водителей. Под стилем вождения подразумеваются типичные, устоявшиеся (привычно своеобразные) особенности дорожного поведения водителя, а также система способов и средств осуществления им многокомпонентной совмещенной водительской деятельности, типичные для водителя эмоциональные переживания и взаимодействия с другими участниками дорожного движения, предопределяющие уровень безопасности (либо аварийности) водителя, с одной стороны, и определяемые рядом устойчивых и переменных факторов, с другой. В качестве основного инструментария исследования использовался опросник «Стиль вождения», сконструированный на основе структурного подхода к оценке стиля вождения. Опросник позволяет оценить некоторые характеристики стиля вождения (риск-безопасность, планирование-импульсивность, отношение к средствам безопасности, культура вождения, уверенность при парковке). Сравнение полученных результатов проводилось в общей группе испытуемых и отдельно в группах профессиональных (работающих по найму) и непрофессиональных водителей. Показано, что в результатах аварийных и безаварийных водителей в подгруппе профессионалов различие наблюдается только по характеристике «риск – безопасность» стиля вождения: безаварийные в большей степени соблюдают прописанные правила дорожного движения. В группе непрофессиональных водителей выявлены значимые различия по трем характеристикам: риск – безопасность, культура вождения и уверенность при парковке. Аварийные водители-непрофессионалы в меньшей степени соблюдают правила дорожного движения, отличаются более высокой уверенностью при парковке и в большей степени используют знаки дорожного этикета.

Ключевые слова: стиль вождения, стиль деятельности, аварийность, водители-профессионалы и автолюбители, аксидентальные способности, культура вождения.

Введение

Статистика дорожно-транспортных происшествий (ДТП) в Российской Федерации (РФ) сохраняет негативные тенденции, и это при том, что уровень автомобилизации в стране по сравнению с западными странами не такой уж и высокий (Кичеджи, 2010; Профилактика..., 2012).

Обсуждая проблему снижения числа аварий на дорогах, следует сказать, что каждое конкретное ДТП чаще всего есть стечение целого ряда причин (Евтюков, Васильев, 2006). Получение ответа (даже абсолютно объективного) на вопрос, кто прав и кто виноват в конкретной дорожной ситуации, проблему аварийности в целом на дороге не ре-

шает. Гораздо важнее осуществлять профилактику аварийности. Для этого нужно не только устанавливать виновных в конкретной ситуации, но и прогнозировать аварийность/безаварийность каждого водителя, изучать связанные с аварийностью факторы, а в случае необходимости – проводить коррекционные мероприятия (Paavera et al., 2013).

Предполагается осуществлять такой прогноз (в первую очередь – в отношении опытных водителей), исходя из особенностей их стиля вождения. Под вождением понимается поведение водителя автомобиля в конкретных дорожных условиях («дорожное поведение водителя», Лобанова, 2014), включающее в себя совмещенную многокомпонентную дея-

тельность водителя (Козлов, 2012) и его общение с другими участниками дорожного движения (Кабалевская, Донцов, 2013). Под стилем вождения подразумеваются типичные, устоявшиеся (привычно своеобразные) особенности дорожного поведения водителя, а также система способов и средств осуществления им деятельности, типичные для водителя эмоциональные переживания и взаимодействия с другими участниками дорожного движения, предопределяющие уровень безопасности (аварийности) водителя, с одной стороны, и определяемые рядом устойчивых и переменных факторов, с другой (Лобанова, 2014, 2015).

Для осуществления прогноза требуется сначала изучить и описать особенности стилей вождения, присущих разным категориям водителей – «аварийным» (имеющим в личном водительском опыте случаи дорожно-транспортных происшествий и автомобильных аварий) и «безаварийным». При этом особое внимание следует обратить на наличие в опыте у водителя аварий, произошедших исключительно по его персональной вине либо по обоюдной (то есть предполагающие наличие определенной доли вины водителя в случившейся аварии). Представляется неправильным считать «аварийным» водителя, попавшего в ДТП вследствие чужих ошибочных действий, поскольку предотвращение аварий, которые могут случиться по чужой вине, требует наличия чрезвычайно высокого уровня акцидентальных способностей, в идеальном варианте – на уровне таланта (Елисеев, 1998), что не может быть присущим большому числу водителей. Иными словами, ни один водитель не застрахован от аварий по чужой вине.

В том случае, если будут обнаружены присущие аварийным водителям особенности стиля вождения, в дальнейшем с помощью соответствующей диагностики можно будет выявлять группы потенциально аварийных (опасных) водителей, изучать факторы, способствующие формированию опасного стиля вождения, проектировать и проводить коррекционные мероприятия в отношении этой группы.

Были сформулированы гипотезы исследования:

1) «аварийные» и «безаварийные» водители различаются по характеристикам стиля вождения;

2) «аварийные» и «безаварийные» водители из числа работающих и не работающих по найму (далее – профессионалов и любителей) отличаются по характеристикам стиля вождения.

Подтверждение сформулированных гипотез требует решения ряда этапных задач:

1. Сформировать выборки исследования из числа водителей, имеющих в личном опыте автомобильные аварии и ДТП, произошедшие по их собственной вине, а также и не имеющих такого опыта.

2. Оценить стиль вождения водителей из «аварийной» и «безаварийной» группы (по отдельным характеристикам такого стиля).

3. Сравнить результаты исследования характеристик стиля вождения испытуемых группы «аварийных» и «безаварийных» водителей (в целом по их выборкам, а также раздельно в группах водителей-профессионалов и водителей-любителей).

Методы исследования

1. Сбор информации о дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) с участием опрашиваемых водителей (в целях регистрации опыта аварий, произошедших по собственной вине, по чужой вине, по обоюдной вине), а также об отсутствии таковых.

2. Опросник «Стиль вождения» для оценки отдельных стилевых характеристик стиля вождения, основанный на структурном подходе к оценке стиля вождения (Лобанова, 2014). Опросник позволяет оценить некоторые характеристики стиля вождения, в частности, риск – безопасность, планирование – импульсивность, отношение к средствам безопасности, культуру вождения, уверенность при парковке (Лобанова, 2010; Лобанова, 2014; Лобанова, 2015).

В характеристике «риск – безопасность» отражается склонность водителя соблюдать или нарушать правила дорожного движения, чаще или реже прибегать к запрещенным ПДД (и поэтому более рискованным) маневрам. При разработке шкалы «Риск – безопасность» Ю.И. Лобановой и Н.Ю. Лебедевой основой являлись правила дорожного движения, а также система кодов (Жидков, 2010), используемая Государственной инспекцией безопасности дорожного движения (ГИБДД) для оценки нарушений ПДД водителями.

Шкала «Уверенность – неуверенность при парковке» измеряет одноименный аспект уве-

ренности водителя при маневрировании в особо ограниченных условиях (на ограниченном пространстве) с возможностью создания помех другим участникам дорожного движения.

Шкала «Планирование – импульсивность» оценивает стиль деятельности водителя как одну из характеристик стиля вождения. Таким образом, между стилем вождения (как стилем поведения) и стилем деятельности устанавливается определенное соотношение, что совпадает с представлениями В.А. Толочка (2010). Под планированием подразумевается склонность водителя к предварительному изучению маршрута предстоящей поездки и схем организации дорожного движения, к использованию избыточной информации при принятии решений и для минимизации количества маневрирования в процессе вождения (Лобанова, 2014).

Шкала «Культура дорожного поведения» оценивает степень знакомства водителя с теми или иными правилами и предписаниями дорожного этикета и склонность опираться на них в процессе вождения.

С помощью шкалы «Отношение к средствам безопасности» оценивается стремление водителя к обеспечению собственной безопасности как участника дорожного движения за счет:

- возможностей, предоставляемых ему техническим оснащением транспортного средства (ТС);
- грамотного управления этим ТС;
- ответственного подхода к выбору рабочей обуви, одежды, аксессуаров для управления ТС.

Кроме того, в измеряемом этой шкалой

субъективном отношении водителя к средствам безопасности отражается степень его подготовленности к участию в дорожном движении (Иванов, 2007) и, в определенной степени, его отношение к предписаниям как таковым, некая способность противостоять социальным стандартам, стереотипам, социальному давлению.

Опросник «Стиль вождения» был сконструирован и затем проходил апробацию в период с 2009 по 2014 год. Общую совокупную выборку стандартизации составили работающие по найму водители и неработающие водители-любители в возрасте, считающемся менее либо более значимым в отношении безопасного вождения, а также водители-мужчины и водители-женщины; непрофессиональные водители, связанные с транспортной отраслью и не имеющие к ней отношения (Бонн, 1976; Скрыпников, 2004; Baloguna et al., 2012; Leandro, 2011; Scott-Parker et al, 2009).

Результаты эмпирических исследований и их обсуждение

Опросник «Стиль вождения» был предложен 194 водителям (в том числе 51 работающему по найму профессиональному водителю и 133 водителям-любителям). Подгруппы «аварийных» и «безаварийных» водителей были выделены отдельно среди профессиональных водителей и среди любителей.

При сравнении результатов обследования характеристик стиля вождения водителями в «аварийных» и «безаварийных» группах были обнаружены следующие различия (табл. 1).

Без деления выборки на подгруппы различия между «аварийными» и «безопас-

Таблица 1

Различия средних арифметических значений по отдельным характеристикам стиля вождения в группах «аварийных» (n= 74) и «безаварийных» (n= 112) водителей¹

Характеристики стиля вождения	Значения средних арифметических в подгруппах водителей		Т-ста- тистика различий	Уровень значимости различий
	«Аварийные» водители	«Безаварийные» водители		
Риск – безопасность	27,39	30,69	3,3	При $\alpha = 0,001$
Планирование – импульсивность	21, 85	21, 95	0,1	Незначимо
Отношение к средст- вам безопасности	16,31	17,13	0,82	Незначимо
Культура вождения	27,24	26,28	0,96	Незначимо
Уверенность при пар- ковке	8,05	7,46	0,59	При 0,1

¹ Группы сформированы без деления водителей на подгруппы профессионалов и любителей.

Психология служебной деятельности

ными» водителями обнаруживается только по двум шкалам: «Риск – безопасность» и «Уверенность при парковке», причем «аварийным» водителям в меньшей степени характерно стремление соблюдать ПДД и, видимо, свойственно несколько переоценивать свои возможности в плане совершения парковочных маневров.

При сравнении результатов «аварийных» и «безаварийных» водителей отдельно в подгруппах «профессионалов» и «любителей» выявляется несколько иная картина (табл. 2).

Анализ приведенных в таблицах данных позволяет установить, что в группе профессиональных водителей различия между «аварийными» и «безопасными» водителями наблюдается только по шкале «Риск – безопасность». Как следствие, «аварийные» водители в меньшей степени склонны соблюдать ПДД и, в определенном отношении, рискуют больше, чем приверженные сторонники соблюдения ПДД.

В то же время характеристики стиля вождения в группах «аварийных» и «безаварийных» водителей-любителей значимо различа-

лись сразу по нескольким показателям (табл. 3).

Таким образом, поскольку «аварийные» водители отличаются более низкими баллами по шкале «Риск – безопасность», то и ведут они себя менее дисциплинированно, в меньшей степени соблюдают ПДД. Более высокие значения по шкале «Уверенность при парковке» свидетельствует, что «аварийные» водители более уверенно чувствуют себя при маневрах парковки, поэтому ставят перед собой чисто технически более сложные задачи, зачастую пренебрегая интересами других водителей и пешеходов. Вместе с тем, «аварийные» водители-любители отличаются более высокой культурой вождения и, как это ни кажется удивительным, более вежливо ведут себя на дороге, активнее пользуются знаками дорожного этикета. Возможно, проявление вежливости в дорожных условиях требует от водителей более быстрого переключения или распределения внимания, лучшей координации движений, более высокого уровня автоматизированности навыков управления транспортным средством (поскольку кроме основных предписанных ПДД действий води-

Таблица 2
Различия средних арифметических значений по отдельным характеристикам стиля вождения в группах «аварийных» (n= 20) и «безаварийных» (n= 31) водителей- профессионалов

Характеристики стиля вождения	Значения средних арифметических в подгруппах профессиональных водителей		Т-ста- тистика различий	Уровень значимости различий
	«Аварийные» водители	«Безаварийные» водители		
Риск – безопасность	28,7	33, 91	5, 21	при $\alpha = 0, 001$
Планирование – импульсивность	23,55	23, 19	0, 36	Незначимо
Отношение к средствам безопасности	18, 45	18, 78	0, 33	Незначимо
Культура вождения	28, 98	29, 16	0, 18	Незначимо
Уверенность при парковке	7, 45	7, 66	0, 21	Незначимо

Таблица 3
Различия средних арифметических по отдельным характеристикам стиля вождения в группах «аварийных» (n= 52) и «безаварийных» (n= 81) непрофессиональных водителей

Характеристики стиля вождения	Значения средних арифметических в подгруппах водителей – любителей		Т-ста- тистика различий	Уровень значимости различий
	«Аварийные» водители	«Безаварийные» водители		
Риск – безопасность	26, 72	29, 49	2, 77	При $\alpha = 0, 01$
Планирование – импульсивность	21, 35	21, 17	0, 18	Незначимо
Отношение к средствам безопасности	15, 52	16, 47	0, 95	На уровне тенденции
Культура вождения	26, 52	25, 16	1, 36	При $\alpha = 0, 1$
Уверенность при парковке	8, 29	7, 28	1,01	При $\alpha = 0, 01$

тель практически параллельно использует знаки дорожной вежливости). Отвлечение на эти «излишества» может предрасполагать менее пригодных в психофизиологическом плане водителей (Психофизиологический отбор..., 1991) к совершению ошибок в процессе вождения, а спектр психофизиологических различий среди водителей-любителей, как отмечают специалисты (Коноплянко, 2007), достаточно широк.

Возможно также, что этот фактор связан со способностью к безопасному взаимодействию с другими людьми как одним из компонентов акцидентальных способностей (Елисеев, 1998). Вполне возможно, что в некоторых случаях аварийность отдельных водителей вызвана именно неэффективным взаимодействием с другими участниками дорожного движения (Утлик, 2006).

Кроме того, не следует забывать, что дорожный этикет в автошколах не преподается как отдельная дисциплина в рамках курса подготовки водителей (Глазков, 2015). Изучать и использовать знаки дорожной вежливости каждый водитель может лишь самостоятельно, что приводит к недопониманию между водителями.

По шкале «Отношение к средствам безопасности» между «аварийными» и «безопасными» водителями отмечается лишь незначительная тенденция к различиям.

Несмотря на отсутствие данных о различиях по шкале «Планирование – импульсивность» между группами профессионалов и любителей, рассмотрение такой характеристики стиля вождения в соотношении с отдельными профессионально-важными качествами водителя, его индивидуально-типологическими и личностными особенностями позволяет также связать эту шкалу с аварийностью-безаварийностью водительской практики. В частности, в других опубликованных ранее исследованиях (Lobanova, 2013, Лобанова, 2014) было показано, что планирующий стиль является компенсационным для лиц с инертным типом нервной системы, низкой скоростью переключения внимания и свойственен лицам с педантичной акцентуацией личности. При формировании этого стиля у таких лиц скорее проявляется безаварийность. Полученные результаты свидетельствуют, что формирование стилевой характеристики «планирование – импульсивность» может способствовать достижению эффективности

деятельности у лиц с определенными психологическими особенностями и может оказаться бесполезной при других вариантах.

Отсутствие различий по культуре вождения между «аварийными» и «безаварийными» водителями-профессионалами можно объяснить тем, что эта группа оказалась более однородной, включающей в себя не столько «пользователей» норм дорожного этикета, сколько их основных носителей в силу их большей (во временном плане) включенности в процесс вождения. Группа любителей более разнородна и по отношению к дорожному движению (Кичеджи, 2010, Скрипников, 2004), и по пригодности к водительской деятельности (Коноплянко, 2007), и по степени включенности в само дорожное движение. В силу этого водители-любители по-разному осведомлены относительно знаков дорожного этикета и по-разному способны использовать их в процессе вождения.

Заключение

В целом «аварийные» водители отличаются от «безаварийных» пренебрежением к соблюдению ПДД и более высоким уровнем уверенности при парковке. При этом в совокупный портрет стиля вождения «аварийного» водителя-профессионала следует включить лишь пренебрежение выполнением ПДД, в то время как в портрет стиля вождения непрофессионального водителя-«аварийщика» следует включить, кроме несоблюдения ПДД, также определенную самоуверенность при парковке, высокую культуру поведения в дорожной ситуации (чрезмерное использование знаков дорожного этикета) и недостаточное знание средств активной и пассивной безопасности или их неадекватное использование.

Полученные результаты могут использоваться для прогноза аварийности опытных водителей и для внесения корректив в подготовку курсантов автошкол.

Литература

1. Бонн, А. *Мастерство управления автомобилем* / А. Бонн. – М.: Транспорт, 1976. – С. 10.
2. Евтюков, С.А. *Реконструкция и экспертиза ДТП в примерах* / С.А. Евтюков, Я.В. Васильев. – СПб.: Изд. дом «Петрополис». – 324 с.
3. Елисеев, С.А. *Психология акцидентальных способностей: дис. ... д-ра психол. наук* / С.А. Елисеев. – Брянск, 1998. – 259 с.
4. Жидков, Д.В. *Опыт организации учета и профилактики ДТП в Украине* / Д.В. Жидков,

Психология служебной деятельности

М.Н. Уздемир // Электронная версия сборника 9-й международной конференции «Организация и безопасность дорожного движения в крупных городах», СПб., 23–24 сент. 2010 г. – С. 511–516.

5. Иванов, В.Н. Автоэнциклопедия безопасного вождения / В.Н. Иванов. – М.: АСТ: Астрель, 2007. – 381 с.

6. Кабалева, А.И. Особенности гендерного поведения водителей / А.И. Кабалева, А.И. Донцов // Вопросы психологии. – 2013. – № 4. – С. 69–87.

7. Кичеджи, В.Н. Москва: транспортные проблемы мегаполиса / В.Н. Кичеджи, К. Хатояма. – М.: ДПК Пресс, 2010. – 284 с.

8. Козлов, Е.В. Психологическое обоснование необходимости совершенствования системы подготовки водителей: автореф. дис. ... канд. мед. наук / Е.В. Козлов. – М., 2012. – 20 с.

9. Коноплянко, В.И. Организация и безопасность дорожного движения: учеб. для вузов / В.И. Коноплянко. – М.: Высш. Школа, 2007. – 383 с.

10. Лобанова, Ю.И. Возможности реализации индивидуального подхода в процессе обучения вождению / Ю.И. Лобанова, Л.В. Комкова, Н.Ю. Лебедева // Человек и транспорт. Психология. Экономика. Техника: Материалы 1 Междунар. науч.-практ. конф., Санкт-Петербург. 14–16 сент. 2010 г. – СПб.: Петербургский ун-т путей сообщения, 2010. – С. 337–341.

11. Лобанова, Ю.И. Вождение – как деятельность, поведение и стилевая характеристика / Ю.И. Лобанова // Вестник Ленинградского государственного университета им. А.С. Пушкина. – 2014. – Т. 5, № 4. – С. 97–107.

12. Лобанова, Ю.И. Планирующий стиль деятельности водителя: описание, диагностика, компенсационные возможности / Ю.И. Лобанова // Вестник гражданских инженеров. – 2014. – № 4. – С. 140–147.

13. Лобанова, Ю.И. Стиль вождения: определяющие факторы, характеристики, направления оптимизации / Лобанова Ю.И. // Российский гуманитарный журнал. – 2015. – Т. 4, № 1. – С. 76–84.

14. Лобанова, Ю.И. Стиль вождения: структурный подход и диагностика. Оценка отдельных характеристик / Ю.И. Лобанова // Вестник гражданских инженеров. – 2014. – № 6 (47). – С. 284–292.

15. Основы обучения водителей автотранспортных средств / В.Ф. Глазков, С.А. Евтюков, С.С. Евтюков и др. Учебно-методическое пособие. Издательский дом «Петрополис», 2015. – Ч. 1. – 404 с.

16. Психологический отбор кандидатов на обучение профессии водителей автотранспортных средств: методическое пособие / Ю.И. Виноградов, Л.А. Артамонова, А.В. Бушухин, Г. Лапченко. – Л.: НИИ профтехобразования, 1991. – 60 с.

17. Профилактика дорожно-транспортного травматизма. Формирование безопасной модели поведения участников дорожного движения: информационно-рекомендационные материалы для исполнительных органов государственной власти Санкт-Петербурга, правоохранительных органов, общественных организаций и организаций бизнеса / Сост. Е.А. Сваткова, Ю. Хюваринен, Е.М. Олецко; Институт БДД – СПб. гос. архит.-строит. ун-т. – СПб., 2012. – 73 с.

18. Скрыпников, А.В. Транспортная психология: уч. пособие для вузов / А.В. Скрыпников. – Воронеж: Воронежская госуд. лесотехн. академия, 2004. – 283 с.

19. Толочек, В.А. Современная психология труда: учебное пособие. / В.А. Толочек. 2-е изд. – СПб.: Путер, 2010. – 432 с. – (Серия «Учебное пособие»).

20. Утлик, В.Э. Социально-психологические условия предупреждения конфликтов в дорожном движении: автореф. ... канд. психол. наук / В.Э. Утлик. – М., 2006.

21. Baloguna, S.K. Psychosocial factors influencing aggressive driving among commercial and private automobile drivers in Lagos metropolis / S.K. Baloguna, N.A. Shengea, S.E. Samuel // The Social Science Journal. – 2012. – 496. – P. 83–89.

22. Leandro, M. Young drivers and speed selection. A model guided by the Theory of Planned Behavior / M. Leandro // Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. – 2012. – Vol. 15, Iss. 3. – P. 219–232.

23. Lobanova, J. Psychological Factors Influencing Creation of Individual Driving Style Characteristics and Efficiency of Instructing on Practical Vehicle Driving / J. Lobanova // World Applied Sciences Journal. – 2013. – 23 (7). – P. 883–886.

24. Paavera, M. Preventing risky driving: A novel and efficient brief intervention focusing on acknowledgement of personal risk factors / M. Paavera, D. Eensoob, K. Kaasik et al. // Accident Analysis & Prevention. – 2013. – Vol. 50. – P. 430–437.

25. Scott-Parker, B. Understanding the psychosocial factors influencing the risky behaviour of young drivers / B. Scott-Parker, B. Watson, M.J. King // Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. – 2009. – 12. – P. 470–482.

Лобанова Юлия Игоревна, кандидат психологических наук, доцент, Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет (Санкт-Петербург), gretta25@list.ru

Поступила в редакцию 27 августа 2016 г.

DRIVING STYLE FEATURES EMERGENCY AND ACCIDENT – FREE DRIVERS

Yu.I. Lobanova, gretta25@list.ru

*Saint-Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering,
St. Petersburg, Russian Federation*

The article presents the results of empirical research of driving style characteristics by emergency drivers (having in the experience an accident by his own fault) and accident-free drivers. Under driving style is meant the typical, well-established (as usual peculiar) features of the road behavior of the driver, as well as a system of ways and means to implement their activities, typical for the driver emotional experience and interaction with other road users, to prejudge the level of security (accident) of the driver (on one hand) and defined with some of stable and variable factors (on the other hand). The main instrument used questionnaire "Driving style", designed on the basis of a structured approach to the assessment of driving style. Questionnaire to evaluate characteristics such as the risk of driving style, safety, planning, impulsivity, attitudes toward safety features, driving culture, confidence during parking. The comparison was conducted in the general group and separately in groups of professional drivers (employees) and amateur drivers (non-working or self-employed)). The difference between emergency (having the experience of the accident by his own fault) and accident-free drivers in professional sub-group was observed only for such characteristic driving style as safety-risk: accident-free drivers observe the prescribed traffic rules more strictly. In the group of motor-car enthusiasts revealed significant differences were found in three characteristics: risk-safety, driving culture and confidence during parking. Crash drivers less follow the traffic rules, have a higher confidence during parking and increasingly use signs of road etiquette.

Keywords: driving style, activity style, accidents (crash), professionals and motor-car enthusiasts (ordinary drivers), accidental skills, driving culture.

References

1. Bonn A. *Masterstvo upravleniya avtomobilem* [Mastery of Car Management]. Moscow, Transport Publ., 1976. 10 p.
2. Evtyukov S.A., Vasil'ev Ya.V. *Rekonstruktsiya i ekspertiza DTP v primerakh* [Reconstruction and Examination of the Road (Traffic) Accident in the examples]. St. Petersburg, Petropolis Publ., 324 p.
3. Eliseev S.A. *Psikhologiya aksidental'nykh sposobnostey*. Diss. doct. psikhol. nauk [Psychology of Accident Abilities. Doct. diss.]. Bryansk, 1998. 259 p.
4. Zhidkov D.V., Uzdemir M.N. *Opyt organizatsii ucheta i profilaktiki DTP v Ukraine* [Experience in Accounting and Prevention of Road Accidents in Ukraine]. *Organizatsiya i bezopasnost' dorozhnogo dvizheniya v krupnykh gorodakh* [Organization and Traffic Safety in the Cities]. St. Petersburg, 2010, pp. 511–516.
5. Ivanov V.N. *Avtoentsiklopediya bezopasnogo vozhdeniya* [Avto-encyclopedia Safe Driving]. Moscow, Astrel' Publ., 2007. 381 p.
6. Kabalevskaya A.I., Dontsov A.I. *Osobennosti gendernogo povedeniya voditeley* [Features Gender Driver Behavior]. *Voprosy psikhologii* [Questions of Psychology]. 2013, no. 4, pp. 69–87.
7. Kichedzhi V.N., Khatoyama K. *Moskva: transportnye problemy megapolisa* [Moscow: Traffic Problems Metropolis]. Moscow, DPK Press, 2010. 284 p.
8. Kozlov E.V. *Psikhofiziologicheskoe obosnovanie neobkhodimosti sovershenstvovaniya sistemy podgotovki voditeley*. *Avtooref. diss. kandidata meditsinskikh nauk* [Psychophysiological study the need to improve driver training]. Moscow, 2012. 20 p.
9. Konoplyanko V.I. *Organizatsiya i bezopasnost' dorozhnogo dvizheniya: ucheb. Dlya vuzov* [Organization and Safety of Road Traffic]. Moscow, Vyssh. Shkola Publ., 2007. 383 p.
10. Lobanova Yu.I., Komkova L.V., Lebedeva N.Yu. [Features Realization of an Individual Approach in the Process of Learning to Drive]. *Chelovek i transport. Psikhologiya. Ekonomika. Tekhnika: Materialy I Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii* [Man and Transport. Psychology. Economy. Technique: Materials of International Scientific and Practical Conference]. St. Petersburg, Peterburgskiy universitet putey soobshcheniya Publ., 2010. pp. 337–341. (in Russ.)

11. Lobanova Yu.I. [Driving - as the Activity, Behavior and Style Characteristics]. *Vestnik Leningradskogo gosudarstvennogo universiteta imeni A. S. Pushkina* [Bulletin of Leningrad State University named after A.S. Pushkin], 2014, no. 4, vol. 5. (in Russ.)
12. Lobanova Yu.I. *Planiruyushchiy stil' deyatel'nosti voditelya: opisaniye, diagnostika, kompensatsionnyye vozmozhnosti* [Planning for Driver's Style of Activity: Description, Diagnosis, Possible Compensation]. *Vestnik grazhdanskikh inzhenerov* [Bulletin of Civil Engineers]. St. Petersburg, no. 4, 2014, pp. 140–147. (in Russ.)
13. Lobanova Yu.I. [Driving Style: Determinants, Characteristics, Direction Optimization]. *Rossiyskiy gumanitarnyy zhurnal* [Russian Journal of Humanities], 2015, vol. 4, no. 1, pp. 76–84. (in Russ.)
14. Lobanova Yu.I. [Driving Style: Structured Approach and Diagnostics. Evaluation of Individual Performance]. *Vestnik grazhdanskikh inzhenerov* [Bulletin of Civil Engineers]. St. Petersburg, 2014, no. 6 (47), pp. 284–292. (in Russ.)
15. Glazkov V.F., Evtyukov S.A., Evtyukov S.S., Meshechko T.A., Lobanova Yu.I. *Osnovy obucheniya voditeley avtotransportnykh sredstv ch.2* [Fundamentals of Driver Training Vehicles. Part 2]. Petropolis Publ., 2015. 404 p.
16. Vinogradov Yu.I., Artamonova L.A., Bushukhin A.V., Lapchenko V.N. *Psikhofiziologicheskii otbor kandidatov na obuchenie professii voditeley avtotransportnykh sredstv* [Psychophysiological Selection of Candidates for the Profession Training of Drivers of Vehicles]. Leningrad, NII proftekhobrazovaniya Publ., 1991. 60 p.
17. Svatkova E.A., Khyuvarinen Yu., Oleshchenko E.M. *Profilaktika dorozhno-transportnogo travmatizma. Formirovaniye bezopasnoy modeli povedeniya uchastnikov dorozhnogo dvizheniya* [Prevention of Road Traffic Injuries. Formation of Safe Behaviors of Road Users]. St. Petersburg, Institute of Road Safety – St. Petersburg State Architectural-building University Publ., 2012. 73 p.
18. Skrypnikov A.V. *Transportnaya psikhologiya* [Transport Psychology]. Voronezh, Voronezh State Academy of Forestry, 2004. 283 p.
19. Tolochev V.A. *Sovremennaya psikhologiya truda* [Modern Psychology of Labor]. 2nd ed. St. Petersburg, Piter Publ., 2010. 432 p.
20. Utlik V.E. *Sotsial'no-psikhologicheskie usloviya preduprezhdeniya konfliktov v dorozhnom dvizhenii. Avtoref. kand. psikhol. nauk* [Social and Psychological Conditions of Conflict Prevention in Traffic. Abstract of Cand. diss.]. Moscow, 2006.
21. 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 (1), pp. 83–89. DOI: <http://dx.doi.org/10.1016/j.soscij.2011.07.004>.
22. Leandro M., Young drivers and speed selection. A model guided by the Theory of Planned Behavior: Environmental Psychology Program, Graduate Center of the City University of New York, United States, *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 2011. DOI: <http://dx.doi.org/10.1016/j.trf.2011.12.011>.
23. 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.
24. Paavera M., Eensoob D., Kaasik 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.
25. 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. DOI: <http://dx.doi.org/10.1016/j.trf.2009.08.003>.

Received 27 August 2016

ОБРАЗЕЦ ЦИТИРОВАНИЯ

Лобанова, Ю.И. Особенности стиля вождения «аварийных» и «безаварийных водителей / Ю.И. Лобанова // Вестник ЮУрГУ. Серия «Психология». – 2016. – Т. 9, № 3. – С. 87–94. DOI: 10.14529/psy160309

FOR CITATION

Lobanova Yu.I. Driving Style Features Emergency and Accident-Free Drivers. *Bulletin of the South Ural State University. Ser. Psychology*. 2016, vol. 9, no. 3, pp. 87–94. (in Russ.). DOI: 10.14529/psy160309