

УДК 159.9.072+656.13  
doi: 10.11621/vsp.2017.02.83

## **ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ СТИЛЬ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КАК ПРОГНОСТИЧЕСКИЙ ФАКТОР НАДЕЖНОСТИ ВОДИТЕЛЯ**

**Ю. И. Лобанова**

В статье обосновывается влияние планирующего стиля деятельности на надежность деятельности водителя. Работа включает описание процесса создания и апробации опросника «Индивидуальный стиль деятельности водителя». Опросник содержит вопросы, оценивающие средства, используемые водителем для осуществления деятельности (в частности, обращение к сохранению информации относительно дорожной среды, схем организации дорожного движения на конкретном маршруте). Представлены данные по проверке надежности опросника (внутренней согласованности и ретестовой). Описана процедура оценки компенсирующего влияния планирующего стиля деятельности водителя на надежность деятельности при невысокой скорости переключения внимания. Компенсационный эффект определялся по соотношению уровня соответствия требованиям деятельности по скорости переключения внимания и сформированности планирующего стиля деятельности. Надежность деятельности водителей оценивалась группой экспертов посредством учета количества и типа аварий с участием водителей. Исследована корреляционная связь между надежностью водителя на протяжении жизни и в течение последнего года. Показана возможность прогноза надежности (безаварийности) водительской деятельности с помощью регрессионного уравнения, содержащего фактор, включающий такие переменные, как возраст, социальный статус, отношение к транспортной сфере, индивидуальный стиль деятельности, надежность на протяжении жизни. Более высокий уровень надежности

---

**Лобанова Юлия Игоревна** — кандидат психологических наук, доцент кафедры управления организацией ф-та экономики и менеджмента Санкт-Петербургского государственного архитектурно-строительного университета (СПбГАСУ). *E-mail:* gretta25@list.ru

водительской деятельности определяется сочетанием более высокого социального статуса водителя при большей его связанности с транспортной сферой, более зрелым возрастом, более выражено планирующим стилем деятельности и более высоким уровнем надежности деятельности на протяжении жизни. Результаты могут быть использованы при подготовке водителей-любителей, так как данная категория участников дорожного движения многочисленна и очень дифференцирована по уровню пригодности к вождению. Стиль деятельности выступает залогом поддержания определенного уровня надежности.

*Ключевые слова:* опросник «Индивидуальный стиль деятельности водителя», надежность деятельности, прогноз, компенсация, скорость переключения внимания.

Статистика дорожно-транспортных происшествий (ДТП) в Российской Федерации не внушает большого оптимизма (Решетова, 2016; Интернет-сайт МВД РФ), и это при том, что уровень автомобилизации в стране по сравнению с развитыми западными странами не слишком высок. Каждое конкретное ДТП — это чаще всего стечение целого ряда обстоятельств. Проблемы могут находиться в любой из подсистем системы «водитель—автомобиль—дорога—среда» (ВАДС): в самом водителе, в техническом состоянии транспортного средства, в качестве дорожного покрытия, знаков, разметки и т.п., а также в их сочетании (Лобанова, 2016; Романов, 2003). Определение вины конкретного водителя в развитии и исходе какой-то дорожной ситуации не снимает проблему аварийности в рамках всего дорожного движения. Решение этой проблемы связано с профилактикой аварийности, для осуществления которой важно не просто установить виновных, но и спрогнозировать аварийность/безаварийность водителя в дальнейшем (при разных режимах деятельности). В одной из работ (Лобанова, 2017) мы уже предлагали осуществлять такой прогноз исходя из особенностей стиля вождения. В данной статье особое внимание будет уделено прогнозу аварийности/безаварийности водителей в зависимости от выраженности у них планирующего стиля деятельности.

### **Опросник «Индивидуальный стиль деятельности водителя» (ИСДВ): создание и апробация**

Для оценки стиля деятельности водителей использовался опросник «Индивидуальный стиль деятельности водителя» (ИСДВ), разработанный первоначально как одна из шкал («планирование —

импульсивность») опросника «Стиль вождения» (Лобанова, 2014). Указанная шкала создавалась на основе следующих положений:

1) вождение — это деятельность, включающая в себя работу с информацией (Романов, 2002), которая предъявляет особые требования к скорости ее обработки водителем и прежде всего к характеристикам внимания (Виноградов и др., 1991);

2) водители с высокой скоростью переключения внимания активнее и чаще маневрируют в процессе вождения безопасно (безаварийно), водители со средней и низкой скоростью чаще совершают ошибки при маневрировании (Полянова, 1989);

3) стиль деятельности может способствовать ее эффективности, при этом способы и средства, избираемые работниками (в том числе водителями) для решения задач деятельности, могут различаться (Толочек, 2000);

4) вождение — это совмещенная многокомпонентная деятельность (Козлов, 2012); при ее исполнении уменьшение значения одного подвида деятельности позволяет высвободить время и ресурсы для других подвигов (Лобанова, 2016).

5) ориентация на маршруте (как один из подвигов водительской деятельности) (Козлов, 2012) требует хорошей зрительной ориентации и высокой скорости распознавания стимулов, но опора на долговременную память позволяет производить вместо поиска и распознавания стимулов только их сличение с информацией, хранящейся в памяти.

Вопросы для опросника ИСДВ формулировались на основе включенного наблюдения за работой четырех инструкторов по практическому вождению, различавшихся по особенностям индивидуального стиля водительской деятельности, а также на основе наблюдения исследователем за собой как учеником и водителем (самонаблюдения).

Опросник ИСДВ состоит из 16 вопросов, разбивающихся на 2 группы. Одна группа вопросов касается особенностей запоминания и сохранения информации о маршрутах, схемах дорожного движения на разных перекрестках, знаках дорожного движения на конкретных маршрутах и особенностях их размещения. Другая группа вопросов имеет отношение к особенностям восприятия и обработки информации, поступающей непосредственно по ходу движения, а также к оценке стремления водителя к созданию за счет собственного поведения и действий необходимости ее быстрой/небыстрой обработки (фактически создания субъективно

удобных/неудобных условий деятельности). Кроме того, вопросы так или иначе касаются особенностей водительского поведения, оговоренных правилами дорожного движения и являющихся приемлемыми и даже социально желательными. Опросник полностью см. в работе: Лобанова, 2014.

С.С. Бубнова (2015) изучала ПВК операторов и обнаружила две независимые подструктуры, предопределяющие эффективность их деятельности, — внимание и память. В подструктуру внимания ею были включены такие характеристики внимания, как устойчивость, концентрация и распределение; скорость переключения внимания не анализировалась. В подструктуру памяти была включена только зрительная оперативная память; долговременная память не анализировалась. Между тем в связи с особенностями водительской деятельности, в рамках которой возможно изучение и сохранение в памяти информации относительно элементов дорожной среды и схем организации дорожного движения на определенных маршрутах, долговременная память может иметь особое значение.

Наш опросник ИСДВ включает в себя как вопросы, направленные на оценку привлечения возможностей изучения и сохранения в долговременной памяти элементов маршрута, так и вопросы, сориентированные на оценку объема информации относительно дорожной среды и поведения других участников дорожного движения, привлекаемой водителем для решения задач водительской деятельности непосредственно в процессе вождения. В силу сказанного опросник ИСДВ фактически направлен на оценку использования водителем сразу двух компонентов, составляющих стиль деятельности водителя. Третий компонент (опора на произвольную память) может оцениваться с помощью опросника только косвенно, поскольку использование данного типа способов и средств деятельности может не осознаваться совсем или осознаваться в слабой степени самим водителем.

### **Проверка надежности опросника ИСДВ**

Проверка опросника ИСДВ (16 вопросов) на надежность как единой шкалы с помощью коэффициента альфа Кронбаха дала результат 0.59 (0.605 для стандартизированных компонентов). Некоторые авторы называют такой результат сомнительным (Наследов, 2005), другие (напр.: Митина, 2015) — вполне приемлемым.

Факторный анализ ответов 433 испытуемых на отдельные вопросы (метод максимального правдоподобия) с вращением вари-

макс позволил разделить вопросы на две группы. Первая группа объединяет вопросы, которые направлены на особенности использования возможностей долговременной памяти (номера 1, 2, 4, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14), второй — вопросы, подводящие к анализу особенностей получения информации непосредственно по ходу движения (номера 3, 4, 5, 7, 15, 16). Поэтому для дополнительной проверки надежности опросника было решено разделить вопросы на две шкалы: 1) работа со зрительной информацией по ходу движения; 2) опора на долговременную память по ходу движения.

Анализ надежности подшкалы «память» в отдельности дал значение коэффициента альфа Кронбаха 0.63.

Таким образом, созданный нами опросник ИСВД позволяет оценивать сложный конструкт «стиль индивидуальной деятельности водителя», базирующийся на использовании двух подвидов способов и средств деятельности и на двух подгруппах ПВК водителя как человека-оператора. Следовательно, оценочная шкала опросника не является высокоспецифичной: вопросы могут быть не столь согласованы, как в шкалах, оценивающих интеллект или личностные свойства. Следовательно, представляется возможным сделать вывод, что сконструированный нами опросник ИСДВ может быть использован как вполне надежный инструмент исследования. Отметим, что ранее шкала прошла проверку на ретестовую надежность (Лобанова, 2016).

С учетом результатов факторного анализа интерпретация данных, получаемых с помощью опросника ИСДВ, должна быть несколько иной, чем нам представлялось ранее. В частности, разделение водителей на подгруппы (в зависимости от значения среднего и среднеквадратичного отклонения) следует интерпретировать следующим образом:

— набранные по опроснику 26—32 балла (высокие значения), по-видимому, означают, что водители максимально опираются на две группы средств для решения задач деятельности в процессе вождения: используют возможности и долговременной памяти (в том числе произвольно), и зрительной ориентации;

— 19—25 баллов характеризуют водителей, частично использующих и те и другие средства, а также водителей, использующих в большей степени зрительную ориентацию, а на память опирающихся в слабой степени и скорее произвольно;

— 18 баллов и ниже (низкие значения) означают, что водитель использует обе группы средств в слабой степени или опирается только на одну (возможно, в недостаточной мере).

Соответственно водителей первой группы (владеющих и использующих «планирующий» стиль деятельности) следует отнести к водителям с избыточным уровнем надежности, а водителей второй группы (со стилем, названным нами универсальным, или переходным) — к компенсированным (за счет соответствия требованиям деятельности по уровню развития ПВК, прежде всего характеристик внимания) или с компенсирующим стилем деятельности (за счет опоры на долговременную память). Водители третьей группы (с импульсивным стилем) — не компенсированы.

### **Цель, гипотеза и задачи эмпирического исследования**

Цель проведенного эмпирического исследования заключалась в проверке следующей гипотезы: прогноз надежности деятельности водителя (и аварийности соответственно) определяется рядом факторов, одним из которых является стиль его деятельности (планирующий — универсальный — импульсивный). Ранее в одной из статей (Лобанова, 2013) мы уже указывали на компенсаторный эффект, оказываемый планирующим стилем деятельности у водителей с невысокой скоростью переключения внимания.

Для проверки гипотезы последовательно решался ряд задач: 1) подбор методов для проведения эмпирического исследования; 2) оценка уровня аварийности опрашиваемых водителей и надежности их деятельности (исходя из анализа типа и количества ДТП, в которых они принимали участие); 3) сбор информации относительно социальных характеристик опрашиваемых (возраст, социальный статус, отношение к транспортной сфере).

В процессе решения первой задачи для диагностики скорости переключения внимания была отобрана красно-черная таблица Шульте—Платонова, для оценки стиля деятельности водителя — опросник ИСДВ. В зависимости от сочетания баллов, набранных водителем по этим двум методикам, ему присваивался уровень компенсированности от 1 до 9. 1-й уровень (6 и менее пар букв, найденных за 5 минут) соответствовал скорости переключения внимания, недостаточной для управления транспортным средством (Виноградов и др., 1991) при зафиксированном импульсивном стиле деятельности (18 и ниже баллов по опроснику). 9-й уровень (13 и больше пар букв, найденных за 5 минут) соответствовал высокой скорости переключения внимания при выраженно планирующем стиле деятельности (25 баллов и выше). Остальные сочетания

давали промежуточные 7 уровней. Среди обследованных нами водителей большинство было отнесено в группу с уровнями компенсированности от 4-го до 9-го и менее 17% — к некомпенсированным (уровни 1—3).

Для решения второй задачи — оценки уровня аварийности — водители были вначале опрошены относительно ДТП, которые случались у них в течение всего водительского стажа. 0 баллов присваивался водителям, имеющим неоднократные аварии по собственной вине, 3 балла — безаварийным водителям, 1 и 2 — имеющим аварии по обоюдной или чужой вине соответственно. Ранговая корреляция между уровнем компенсированности и уровнем безаварийности (рассматриваемым в качестве показателя надежности деятельности) равна 0.263 (ранговая корреляция Спирмана), уровень значимости 0.039 при  $n=62$ . Иными словами, более выраженный уровень компенсированности соответствует и более высокому уровню безаварийности.

Для перехода от информации относительно ДТП, имевших место в биографии водителя, к оценке надежности его деятельности было решено использовать экспертные оценки. Экспертную группу составили 20 человек. Среди них: профессиональные водители (работающие по найму в настоящее время и имеющие стаж вождения более 10 лет); специалисты по безопасности дорожного движения (кандидаты наук и магистры по данному направлению подготовки); кандидаты и доктора психологических наук, имеющие опыт вождения более 10 лет; автолюбители со стажем более 10 лет; лица, проходящие переподготовку на инструктора по практическому вождению и преподавателя по теории в автошколе.

Эксперты оценивали надежность деятельности водителей исходя из следующей информации: наличие в опыте и количество ДТП, тип ДТП (чья вина: чужая, своя, обоюдная), стаж вождения, отнесенность водителя к группе профессиональных водителей или автолюбителей. Надежность водителей оценивалась дважды: в течение всего стажа вождения и (отдельно) в течение последнего года. В выборку исследования вошло 105 человек — две кардинально отличавшиеся по возрастным и статусным характеристикам группы: профессиональные водители автобусов и водители-любители со стажем до 2 лет. Отметим, что между оценками надежности на протяжении жизни и за последний год есть значимая корреляционная связь — 0.663 (уровень значимости на уровне 0.01).

Наконец, на описанной выше выборке в 105 человек был проведен факторный анализ (методом максимального правдоподобия)

таких данных, как возраст, статус, отношение к транспортной сфере, надежность в течение жизни. Все анализируемые данные вошли в один фактор со следующими весами: возраст 0.911; стаж 0.863; планирование (выраженность планирующего стиля деятельности) 0.535; надежность на протяжении жизни (по экспертным оценкам) 0.326; социальный статус 0.994; отношение к транспортной сфере 0.990.

Регрессионный анализ влияния выделенного фактора на уровень надежности деятельности в течение последнего года может быть представлен с помощью следующей модели (таблица).

#### Регрессионная модель надежности деятельности водителя

Модель	R	R-квадрат	Скорректированный R-квадрат	Стандартная ошибка оценки
1	0.640 <sup>a</sup>	0.410	0.404	1.26769

a — Предикторы: (константа), REGR factor score 1 for analysis 1 (фактор 1 — «Склонность к планированию»)

В качестве основного предиктора в регрессионном уравнении выступает выделенный в результате факторного анализа фактор 1, условно названный нами склонностью к планированию. Полученные цифры означают, что выделенный фактор предопределяет более 40% дисперсии такой переменной, как надежность деятельности (актуальная). Значение коэффициента указывает на значительную предопределенность надежности деятельности водителя склонностью к планированию.

#### Выводы

1. Надежность деятельности водителя на значимом уровне связана с его стилем деятельности: планирующие водители меньше попадают в ДТП, особенно по своей вине, что связано с компенсирующим эффектом данного стиля.

2. Прогноз надежности на ближайшее время (вероятность непопадания в ДТП) может осуществляться на основе учета таких данных, как возраст, социальный статус, отношение к транспортной сфере, выраженность планирующего стиля деятельности, надежность деятельности в течение жизни.

3. Регрессионная модель имеет неплохие показатели. Однако чтобы сделать ее максимально прогностичной, работу в данном направлении следует продолжить, изучая другие факторы, способные оказать влияние на надежность деятельности водителя.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

*Бубнова С.С.* Система профессионально важных качеств и индивидуальный стиль деятельности // Психология способностей. Современное состояние и перспективы исследований: Материалы Всероссийской научной конференции, посвященной 60-летию со дня рождения В.Н. Дружинина (Москва, 25—26 сентября 2015 г.). М.: ИП РАН, 2015. С. 42—44.

*Виноградов Ю.И., Артамонова Л.А., Бушухин А.В., Лапченко В.Н.* Психофизиологический отбор кандидатов на обучение профессии водителей автотранспортных средств: методическое пособие. Л.: НИИ профтехобразования, 1991.

Интернет-сайт Министерства внутренних дел РФ: <http://www.mvd.ru>

*Козлов Е.В.* Психофизиологическое обоснование необходимости совершенствования системы подготовки водителей: Автореф. дисс. ... канд. мед. наук. М., 2012.

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

*Лобанова Ю.И.* Психология безопасного автовождения. СПб.: СПбГАСУ, 2016.

*Лобанова Ю.И.* О возможностях прогноза аварийности водителей // Вестник Южно-Уральского гос. ун-та. Сер. Психология. 2017. Т. 10. № 1. С. 74—87.

*Митина О.В.* Альфа Кронбаха: когда и зачем ее считать // Современная психодиагностика России. Преодоление кризиса: Материалы III Всероссийской конференции (Челябинск, 9—11 сентября 2015 г.): В 2 т. / Отв. ред. Н.А. Батурин. Челябинск: ИЦ ЮУрГУ, 2015. Т. 1. С. 232—240.

*Наследов А.Д.* SPSS: Компьютерный анализ данных в психологии и социальных науках. СПб.: Питер, 2005.

*Полянова Т.А.* Стратегия деятельности водителей автомобилей в связи с индивидуальными особенностями: Автореф. дисс. ... канд. психол. наук. М., 1989.

*Решетова Е.М.* Институциональные факторы повышения безопасности дорожного движения // Роль гражданского общества в повышении безопасности дорожного движения: К VI Международному конгрессу «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни» (Санкт-Петербург, 28—30 сентября 2016 г.). С. 46—58.

Романов А.Н. Автотранспортная психология: учеб. пособие для вузов. М.: Академия, 2002.

Толочек В.А. Стили профессиональной деятельности. М.: Смысл, 2000.

Lobanova J. Psychological factors influencing creation of individual driving style characteristics and efficiency of instructing on practical vehicle driving // World Applied Sciences Journal. 2013. N 23 (7). P. 883—886.

Поступила в редакцию 09.07.17

Принята к публикации 30.07.17

## INDIVIDUAL STYLE OF ACTIVITY AS A PROGNOSTIC FACTOR IN THE RELIABILITY OF THE DRIVER

*Yulia I. Lobanova*

*Saint-Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering, the Faculty of Economic and Management*

**Abstract:** The article substantiates the influence of the planning style of activity on the reliability of the driver's activity. The work includes the description of the process of creating and approving the questionnaire «Individual style of driver's activity». The questionnaire contains questions assessing the means used by the driver to carry out activities (in particular, referring to the preservation of information on the road environment, schemes for organizing traffic on a particular route). Data on the reliability of the questionnaire (internal consistency and retest) are presented. The procedure for estimating the compensating effect of the planning style of the driver's activity on the reliability of the activity with a low speed of switching of attention is described. Compensation effect was determined by the ratio of the level of compliance with the requirements of the activity for the speed of switching of attention and the formation of a planning style of activity. The reliability of the drivers' activity was evaluated by a group of experts by recording the number and type of accidents involving drivers. The correlation between the reliability of the driver during life and during the last year was investigated. A higher level of reliability of driving activity is determined by a combination of a higher social status of the driver, with its greater connection with the transport sector, a more mature age, a more markedly planned style of activity, and a higher level of reliability of activities throughout life.

**Key words:** Questionnaire “Individual style of driver's activity”, operational reliability, forecast, compensation, speed of attention switching.

## References:

Bubnova, S.S. (2015) Sistema professional'no vazhnykh kachestv i individual'nyy stil' deyatel'nosti // *Psikhologiya sposobnostey. Sovremennoe sostoyanie i perspektivy issledovaniy: Materialy Vserossiyskoy nauchnoy konferentsii, posvyashchennoy 60-letiyu so dnya rozhdeniya V.N. Druzhinina* (Moscow, 25—26 sentyabrya 2015 g.) [Psychology of abilities. Current state and prospects of research: Materials of the All-Russian Scientific Conference, dedicated to the 60th anniversary of the birth of V.N. Druzhinin (Moscow, September 25—26, 2015)] (pp. 42—44). Moscow: IP RAN.

Internet-sayt Ministerstva Vnutrennikh Del RF [Internet-site of the Ministry of the Interior of the Russian Federation]: <http://www.mvd.ru>

Kozlov, E.V. (2012) *Psikhofiziologicheskoe obosnovanie neobkhodimosti sovershenstvovaniya sistemy podgotovki voditeley: Avtoref. diss. ... kand. med. nauk* [Psychophysiological substantiation of the need to improve the driver training system: Author's abstract diss. ... cand. med. sciences]. Moscow.

Lobanova, J. (2013) Psychological factors influencing creation of individual driving style characteristics and efficiency of instructing on practical vehicle driving. *World Applied Sciences Journal*, 23, 7, 883—886.

Lobanova, Yu.I. (2014) Planiruyushchiy stil' deyatel'nosti voditeleya: opisaniye, diagnostika, kompensatsionnyye vozmozhnosti. *Vestnik grazhdanskikh inzhenerov* [Herald of Civil Engineers], 4, 140—147.

Lobanova, Yu.I. (2016) *Psikhologiya bezopasnoy avtovozhdeniya* [Psychology of safe driving]. St. Petersburg: SPbGASU.

Lobanova, Yu.I. (2017) O vozmozhnostyakh prognoza avariynosti voditeley. *Vestnik Yuzhno-Ural'skogo gos. un-ta. Ser. Psikhologiya* [Bulletin of the South Ural state University. Ser. Psychology], 10, 1, 74—87.

Mitina, O.V. (2015) Al'fa Kronbakha: kogda i zachem ee schitat'. In Baturin N.A. (Ed.) *Sovremennaya psikhodiagnostika Rossii. Preodolenie krizisa: Materialy III Vserossiyskoy konferentsii* (Chelyabinsk, 9—11 sentyabrya 2015 g.) [Modern psychodiagnosics in Russia. Overcoming the crisis: Proceedings of the All-Russian Conference (Chelyabinsk, September 9—11, 2015)] (vol. 1, pp. 232—240). Chelyabinsk: ITs YuUrGU.

Nasledov, A.D. (2005) *SPSS: Komp'yuternyy analiz dannykh v psikhologii i sotsial'nykh nauka* [SPSS: Computer data analysis in psychology and social science]. St. Petersburg: Piter.

Polyanova, T.A. (1989) *Strategiya deyatel'nosti voditeley avtomobiley v svyazi s individual'nymi osobennostyami: Avtoref. diss. ... kand. psikhol. nauk* [Strategiya deyatel'nosti voditeley avtomobiley v svyazi s individual'nymi osobennostyami: Author's abstract diss. ... kand. psikhol. nauk]. Moscow.

Reshetova, E.M. (2016) Institutstional'nye faktory povysheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya. In *Rol' grazhdanskogo obshchestva v povyshenii bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya: K VI Mezhdunarodnomu kongressu «Bezopasnost' na dorogakh radi bezopasnosti zhizni»* (Sankt-Peterburg, 28—30 sentyabrya 2016 g.) [The role of

civil society in improving road safety: To the VI International Congress “Safety on the roads for the safety of life” (St. Petersburg, September 28—30, 2016)] (pp. 46—58).

Romanov, A.N. (2002) *Avtotransportnaya psikhologiya: ucheb. posobie dlya vuzov* [Autotransport psychology: Manual for high schools]. Moscow: Akademiya.

Tolochek, V.A. (2000) *Stili professional'noy deyatel'nosti* [Styles of professional activity]. Moscow: Smysl.

Vinogradov, Yu.I., Artamonova, L.A., Bushukhin, A.V., Lapchenko, V.N. (1999) *Psikhofiziologicheskiy otbor kandidatov na obuchenie professii voditeley avtotransportnykh sredstv: metodicheskoe posobie* [Psychophysiological selection of candidates for training the profession of drivers of vehicles: a methodical guide]. Leningrad: NII proftekhobrazovaniya.

Original manuscript received July, 9, 2017  
Revised manuscript accepted July, 30, 2017