

№ 2 февраль 2018

# ПСИХОЛОГИЯ ОБУЧЕНИЯ

- Место и роль обучения в современных зарубежных концепциях профессиональной адаптации
- Психокоррекция вербально-логического мышления у детей с синдромом дефицита внимания и гиперактивности
- Формирование психологической готовности космонавтов в ходе специальной парашютной подготовки
- Конфликтологическое консультирование руководителей образовательных учреждений

## СОДЕРЖАНИЕ

**ПСИХОЛОГИЧЕСКАЯ ТЕОРИЯ СОВРЕМЕННОГО ОБРАЗОВАНИЯ**

БАРАНОВА Т.М., НОСС И.Н.

Место и роль обучения в современных зарубежных концепциях профессиональной адаптации ..... 5

**ПСИХОЛОГИЯ РАЗВИТИЯ ОБУЧАЕМЫХ**

БУСЛАЕВА Е.Л., ВЛАСОВА Н.В.

Психокоррекция вербально-логического мышления у детей младшего школьного возраста с синдромом дефицита внимания и гиперактивности .... 16

**ПСИХОЛОГИЯ ФОРМИРОВАНИЯ ЛИЧНОСТИ**

ШОГОРЕВА Е.Ю.

Изучение самореализованности курсантов в военной службе ..... 27

**ПСИХОЛОГИЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ**

ЖИЛЯЕВ А.А., КАМЫШАНОВ А.А.

Психологические механизмы воспитательного воздействия СМИ на курсантов вузов ..... 42

ЗЛОБИНА А.А., КЛИМОВА Е.М.

Формирование психологической готовности космонавтов в ходе специальной парашютной подготовки. .... 50

ЛЫСАКОВ Н.Д., ЛЫСАКОВА Е.Н.

Динамика развития имиджа авиатора ..... 57

ШАШКОВА И.А.

Развитие профессиональной Я-концепции следователя (дознавателя) в процессе учебно-профессиональной деятельности студентов ..... 64

**ПСИХОЛОГИЯ ПЕДАГОГИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

САХАНСКИЙ Н.Б., ЛАЗУКИН А.Д., ЛАПТЕВ Л.Г.

Конфликтологическое консультирование руководителей образовательных учреждений ..... 72

**СОЦИАЛЬНАЯ ПСИХОЛОГИЯ ОБРАЗОВАНИЯ**

ЛЯДСКИЙ В.Г.

Билингвизм во франкоязычных странах Западной Африки: психолингвистический аспект (на примере Республики Сенегал) ..... 84

МИХНО О.С.

Проблема формирования инновационной образовательной среды в обучении студентов с ООП ..... 96

**ПРИКЛАДНЫЕ АСПЕКТЫ ПСИХОЛОГИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

|  |     |
|--|-----|
| ГНЕЗДИЛОВ Г.В., ХУСЯИНОВА З.Н., ИВАНОВА Л.С.<br>Системно-ситуативный анализ деятельности (ССАД) в исследовании особенностей консультирования на «Телефоне доверия» .....   | 104 |
| ДУСЕНКО С.В.<br>Формирование социального доверия в туристском пространстве .....   | 115 |
| КОЧНЕВ В.А., ЛЕКСаКОВА О.С.<br>Теоретическая модель психоаналитически-ориентированного консультирования молодых мужчин с недифференцированным типом полоролевой идентичности по вопросам мотивации вступления в брак ..... | 125 |
| ЧЕТВЕРИКОВА А.И., ЕРМОЛАЕВ В.В., ВОРОНЦОВА Ю.<br>О роли неравновесных психических состояний водителя и рисках при управлении транспортным средством .....  | 134 |
| АРХИПЕНКО А.И., ГРИГОРЬЕВА М.А.<br>О некоторых проблемах подготовки военных специалистов» .....  | 144 |

**А.И. Четверикова**, главный специалист  
Службы безопасности АО «Мособлэнерго», г. Москва / [alenachetverikova@yandex.ru](mailto:alenachetverikova@yandex.ru)

**В.В. Ермолаев**, кандидат психологических наук, доцент кафедры психологии труда и психологического консультирования Московского педагогического государственного университета, г. Москва / [evv21@mail.ru](mailto:evv21@mail.ru)

**Ю. Воронцова**, аспирант кафедры психологии труда и психологического консультирования Московского педагогического государственного университета, г. Москва / [jl.voroncova@gmail.com](mailto:jl.voroncova@gmail.com)

## О РОЛИ НЕРАВНОВЕСНЫХ ПСИХИЧЕСКИХ СОСТОЯНИЙ ВОДИТЕЛЯ И РИСКАХ ПРИ УПРАВЛЕНИИ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ<sup>1</sup>

В статье представлен теоретический анализ исследования неравновесных психических состояний водителей и эмпирические данные, полученные в ходе выявления детерминант их развития. В исследовании принимали участие 172 человека (155 мужского пола и 17 женского) профессиональных водителей и автолюбителей в возрасте от 19 до 67 лет, со стажем вождения от одного года до 42 лет и наездом в год от 3000 до 270 000 километров.

**Ключевые слова:** водители, неравновесные психические состояния, риски управления транспортом.

Впервые о роли психических состояний водителей и аварийности упомянули М.А. Котик и А.М. Емельянов в 1988 году в работе, посвященной причинам ошибок в деятельности водителя. Исследователи отметили, что необходимо соотносить состояние водителя с его устойчивыми индивидуальными свойствами и с теми процессами, которые протекают в деятельности в момент совершения ошибки [5].

А. Хиршфельд и Р. Беган, утверждали, что способны по эмоциональному

состоянию человека предсказывать возникновение у него несчастных случаев и описали поведение людей, попавших в жизненный конфликт: опытный работник начинает делать такие ошибки, которые не делает и новичок, человек теряет чувство самосохранения и начинает пренебрегать опасностью; порой даже предчувствует, что допустит ошибку и попадет из-за этого в аварию, говорит об этом, но ничего не предпринимает для ее предотвращения [6]. При чем возникновению ошибок могут способствовать не только негативные, но и положительные эмоции – радости и неуместного в труде восторга [5].

<sup>1</sup> Работа выполнена при поддержке Российским гуманитарным научным фондом проекта №15-06-10881.

Развивая эти взгляды, С.С. Шипшин в 2003 году в своей диссертации на тему: «Судебно-психологическая экспертиза психического состояния водителя по делам о дорожно-транспортных происшествиях» указал вслед за А.О. Прохоровым, что понятие «психическое состояние» интегрируя в пространственно-временной и информационно-энергетической системе координат особенности внешней среды (ситуации, предметной деятельности, социального окружения и т. п.), с одной стороны, и психические процессы и свойства, с другой, образуют соответствующую функциональную структуру. Исходя из результатов проведенного исследования, он указывает, что поиск конкретных индивидуально-психологических особенностей, которые изначально могли бы обуславливать высокую вероятность попадания водителя в аварию, малопродуктивен. Любое индивидуальное качество условно представляется не некой фиксированной точкой, а диапазоном [11].

В свою очередь, А.О. Прохоров описывая психические состояния, исходя из систематики психических состояний В.А. Ганзена и В.Н. Юрченко, выделяет равновесные состояния – состояния средней или оптимальной психической активности: доверие миру, другим, себе, удовлетворенность, спокойствие, эмпатия, сосредоточенность, и неравновесные состояния – состояния повышенной или пониженной психической активности: радость, восторг, тревога, грезы, подавленность, печаль, утомление. Полное сознание, характеризующееся концентрированным, из-

бирательным, легко переключающимся вниманием и ничем не затрудненными мнемическими процессами, наблюдается на уровне средней (оптимальной) психической активности. При отклонении состояния сознания от этого уровня в ту или иную сторону происходит ограничение сознания за счет сужения внимания и ухудшения мнемической функции [2; 9]. Кроме того, А.О. Прохоров отмечает, что характерной особенностью неравновесных психических состояний является то, что ничтожно малое воздействие может приводить к длительным и неожиданным последствиям. В обыденной жизни масса примеров, когда порой незначительное слово или действие вызывало непредсказуемые результаты. В основе неустойчивого состояния находится нарушение уравновешенности с условиями внешней, предметной и социальной среды, ослабление адаптационных механизмов водителя и, соответственно, снижение адекватности поведения вплоть до полной дезорганизации. Указывается, что водители с повышенным или пониженным и неустойчивым уровнем психической активности демонстрируют явно искажающие действительность реакции на дорожные ситуации, связанные с риском для жизни. Они теряют контроль за состоянием, которое по силе переживания или продолжительности превосходит его регуляторные возможности. Уровень нарушения самоконтроля состояния находит отражение в степени дезадаптивности поведения. Неравновесная ситуация сопровождается отрицательными эмоциональными переживаниями.

ми, неспособностью реально оценить ситуацию и найти рациональный выход из нее [10].

Примечательно, что важной особенностью определения субъектом ситуации как трудной, напряженной и угрожающей является ее личностный смысл, осознаваемый как «значение для меня». Например, С.С. Кургинян, утверждает, что сущность отношения к себе определяется такими потенциями личности, как способность к согласованности, постоянству и способность быстро восстанавливать свое оптимальное физическое и душевное состояние. Данные потенции способствуют установлению способа отношения личности к себе, который соответствует индивидуально оптимальному актуальному ее состоянию [8].

Такое понимание процесса субъектной оценки ситуации приводит нас к тому, что показателем риска попадания в аварию служит отклонение, превышающее величину границы диапазона средних значений в сторону негативного полюса исследуемого качества. Например, в сторону низких значений показателя интернальности в сфере неудач и производственных отношений, в сторону высоких значений – уровня агрессивности и враждебности [11]. Такая трактовка поддерживается и заместителем директора Института психологии РАН А.В. Юревича, который утверждает, что любое проявление агрессии, в том числе при управлении автомобилем, имеет в своем основании три основные психологические предпосылки: недовольство человека собой и своей жизнью, негативное отношение к

другим людям (или социальным группам) и убежденность в том, что они виноваты в его неудачах и препятствуют достижению его целей.

Современной науке достоверно известно, что психические состояния разного энергетического уровня действительно влияют на протекание всех психических процессов и форм взаимодействия с окружающей средой. Полагая, что в равной степени это утверждение относится и к водителям, мы в нашем исследовании предположили, что агрессивное поведение водителей и связанные с ним риски в значительной степени связаны с переживаемыми ими доминирующими неравновесными психическими состояниями. Это позволило нам выдвинуть гипотезу о том, что детерминантами развития неравновесного психического состояния водителя выступают недоверие миру, себе, окружающим, экстернальный локус контроля, склонность к открытому агрессивному поведению.

Объектом исследования выступили неравновесные психические состояния водителей. Предметом исследования выступила связь развития неравновесных психических состояний водителей с их психологическими предпосылками. Гипотеза исследования заключалась в предположении о том, что детерминантами повышенного риска при управлении транспортным средством и, соответственно, доминирования неравновесного психического состояния водителя являются недоверие миру, себе, окружающим, экстернальный локус контроля, склонность к открытому агрессивному поведению.

Общий объем выборки составил 172 человека (155 мужского пола и 17 женского) профессиональных водителей и автолюбителей в возрасте от 19 до 67 лет, со стажем вождения от одного года до 42 лет и наездом от 3000 до 270 000 километров в год.

Для исследования доминирующего психического состояния водителей применялись следующие методики.

1. Методика определения доминирующего состояния Л.В. Куликова. Опросник предназначен для диагностики относительно устойчивых (доминирующих) состояний с помощью субъективных оценок обследуемых. Доминирующее состояние характерно не столько в данный конкретный момент, зависящий от особенностей определенной ситуации, сколько вообще для настоящего периода жизни человека. Оно в меньшей степени обуславливается актуальной, текущей ситуацией, и в большей степени – социально-психологическими личностными факторами, на его фоне формируются и существуют актуальные состояния [4].

2. «Методика доверия/недоверия личности миру, другим людям, себе» А.Б. Купрейченко для диагностики доверия и его аспектов. Она включала шкалы: доверие к себе в умении строить взаимоотношения с окружающим миром и другими людьми, доверие к себе в умении делать оценки и давать прогнозы, доверие к другим в умении сотрудничать и оказывать взаимопомощь, недоверие к миру и к другим как безответственным и несправедливым, недоверие к миру и к другим как опасным объектам [7].

3. Уровень субъективного контроля – методика определения интернальности или экстернальности личности. Тест разработали Е.Ф. Бажин, Е.А. Голынкина и А.М. Эткинд в 1984 году. В основе опросника лежит концепция локуса контроля Дж. Роттера [1].

4. Тест руки (Hand-test) Э. Вагнера, З. Пиотровски и Б. Бриклени, в адаптации Т.Н. Курбатовой, позволяет изучить бессознательные тенденции личности к агрессивному поведению. Склонность человека к открытому агрессивному поведению оценивается путем сравнения тенденций, отражающих готовность к агрессивному поведению, и тенденций, предполагающих кооперацию [3].

Связь доминирующего психического состояния водителей и недоверия миру, себе, окружающим, локуса контроля, склонности к открытому агрессивному поведению оценивалась с помощью параметрического критерия корреляции Пирсона в программе SPSS Statistics 22.

При статистической обработке результатов исследования была выявлена прямая статистически значимая связь между показателями доверия миру, другим, себе и активным отношением к жизненной ситуации (0,282 для  $p < 0,01$ ), бодростью (0,161 для  $p < 0,05$ ), высоким тонусом (0,165 для  $p < 0,05$ ), устойчивостью эмоционального тона (0,181 для  $p < 0,05$ ), удовлетворенностью жизнью в целом (0,200 для  $p < 0,01$ ) (табл. 1).

Полученные статистически значимые связи свидетельствуют о том, что доверие миру, другим и себе ведет к преобладанию оптимистичного отношения к каким бы то ни было жизненным ситуациям в целом. Водители с вы-

Таблица 1

|         | Им      | АК          | БО          | ТО          | РА       | СП          | УС          | УД          | ПО         |
|---------|---------|-------------|-------------|-------------|----------|-------------|-------------|-------------|------------|
| Доверие | **0,242 | * 0,282     | **0,161     | **0,165     |          |             | ** 0,181    | * 0,2       |            |
| Им      |         | *<br>0,37   | *<br>0,448  | * 0,401     | ** 0,191 |             | * 0,427     | * 0,403     | * 0,364    |
| I       |         | *<br>-0,179 | *<br>-0,244 | *<br>-0,246 |          | *<br>-0,262 | *<br>-0,254 | *<br>-0,252 | *<br>-0,23 |

\* – уровень значимости, при  $p < 0,01$ ;

\*\* – уровень значимости, при  $p < 0,05$ .

соким уровнем доверия уверены в наличии внутренних сил, всегда устремлены к нахождению возможностей, которые способствуют преодолению сопутствующих трудностей, встречающихся на их жизненном пути. Отличаясь бодростью и выраженным желанием достигать поставленных целей, а также хорошим настроением с положительно окрашенным эмоциональным фоном, они пребывают в жизнерадостной позиции. Доверяя миру, себе и окружающим, водители ощущают большую субъективную внутреннюю собранность и готовность к продолжительному труду. На фоне свойственного данной группе ровного и спокойного протекания эмоциональных процессов, можно наблюдать и состояние эмоционального возбуждения, не нарушающее, однако, сохранность адекватности и эффективности не только деятельности, но и психической саморегуляции. Водители с высокими показателями доверия отличаются удовлетворенностью жизнью (рис. 1).

Вместе с этим, была выявлена прямая статистически значимая связь между показателями интернального локуса

контроля в межличностных отношениях и активным отношением к жизненной ситуации (0,370 для  $p < 0,01$ ), бодростью (0,448 для  $p < 0,01$ ), высоким тонусом (0,401 для  $p < 0,01$ ), раскованностью (0,191 для  $p < 0,05$ ), спокойствием (0,427 для  $p < 0,01$ ), устойчивостью эмоционального тона (0,421 для  $p < 0,01$ ), удовлетворенностью жизнью в целом (0,403 для  $p < 0,01$ ), положительным образом самого себя (0,364 для  $p < 0,01$ ) (см. табл. 1).

Так, водители с выраженным бодрым настроением, активным и оптимистичным отношением к жизненным ситуациям, склонны к контролю своих формальных и неформальных отношений с окружающими. Свойственная им общая жизнерадостная позиция, широкий круг интересов и большое желание наряду с готовностью действовать, способствует образованию уважения и симпатии со стороны других людей. Они удовлетворены своей жизнью в целом, ее течением и собственной самореализацией. Данной группе водителей не характерно активное отвержение неразрешимых, на первый взгляд, ситуаций, а большинство поставленных



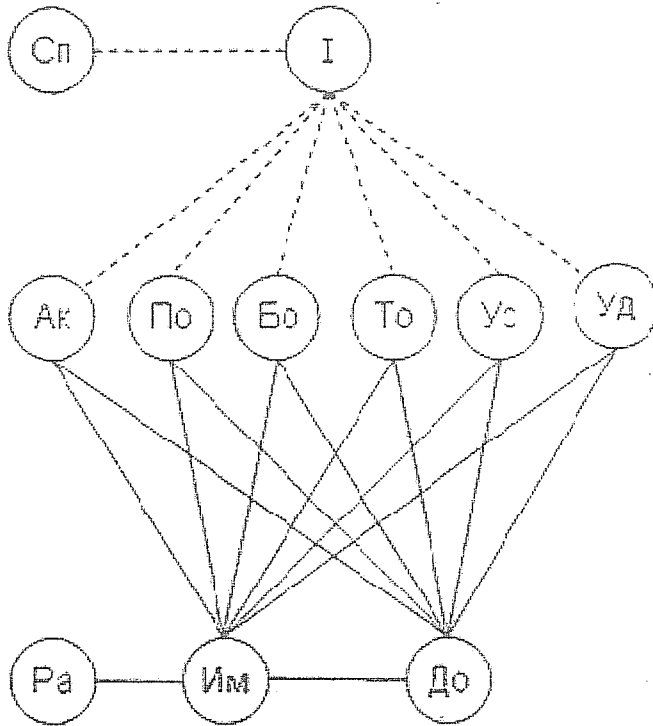


Рис. 1.

перед собой целей воспринимаются ими как вполне возможно достижимыми. Иными словами, можно наблюдать отсутствие эмоционально острого неприятия каких-либо ситуаций. Более того, в случае столкновения с трудностями и проблемами они способны, не воспринимая их в качестве вызова, успешно находить пути решения, ввиду присущего преобладания ожидания вероятности благоприятных событий в будущем, а также значительной уверенности в собственных силах. Однако, несмотря на спокойное протекание эмоциональных процессов и высокую эмоциональную устойчивость, пребывание водителей данной группы в психическом состоянии переживания

тревоги, может обострять эмоциогенные раздражители различной силы, в частности незначительные, увеличивая тем самым интенсивность негативно окрашенных эмоций и усугубляя их негативное воздействие как на сознание, так на поведение и деятельность.

Кроме того, была выявлена обратная связь между индексом агрессивности и активным отношением к жизненной ситуации (0,179 для  $p < 0,01$ ), бодростью (0,244 для  $p < 0,01$ ), низким тоном (0,246 для  $p < 0,01$ ), спокойствием (0,262 для  $p < 0,01$ ), устойчивостью эмоционального тона (0,254 для  $p < 0,01$ ), удовлетворенностью жизнью в целом (0,252 для  $p < 0,01$ ), положительным образом самого себя (0,230 для  $p < 0,01$ )

(см. табл. 1). Следовательно, чем выше склонность к открытому проявлению агрессии, тем более выражено негативное доминирующее состояние водителя. Очередной раз в практике исследовательской деятельности подтверждается утверждение А.В. Юревича о том, что агрессия имеет в своем основании три основные психологические предпосылки: недовольство человека собой и своей жизнью, негативное отношение к другим людям (или социальным группам) и убежденность в том, что они виноваты в его неудачах и препятствуют достижению его целей.

В науке не подвергается сомнению, что профессия водителя – одна из требующих особого учета психофизиологических и психологических факторов. По данным российской статистики, до 80 % всех аварий на дорогах происходит из-за человеческого фактора, при этом 60 % всех происшествий происходит именно по вине водителей. В среднем каждый год на дорогах России гибнут около 30 тысяч человек и еще около 100 тысяч получают травмы и нередко становятся инвалидами.

В качестве субъективных факторов этого явления, как правило, указываются: высокая эмоциональная напряженность водителей, возникающая при управлении транспортным средством, однозначная зависимость эффективности деятельности водителя от его психофизиологических особенностей, влияние сниженного функционального состояния водителя на возникновение дорожно-транспортных происшествий. Поэтому решение проблематики с аварийностью долгое время традиционно

сводилось к ограничению прав на управление транспортным средством и к профессиональному отбору водителей. Так, еще XX веке советские психотехники – Л. Бурлюк и С.Г. Геллерштейн, пришли к заключению о справедливости гипотезы о наличии у рабочих разной индивидуальной подверженности опасностям, что привело к разработке путей профессионального отбора. Профотбору были посвящены работы Ф.Н. Браиловского и П.В. Венециана, а психологическими характеристиками профессии водителя занимались Г.М. Левигурович, В.Н. Арбузов, В.Н. Ланина, К.В. Старкова. В свою очередь, развивая этот подход в транспортной психологии, Т.А. Полянова исследовала индивидуальный стиль деятельности водителя автомобиля (исполнительский по сравнению с ориентировочным оказался более опасным и связан с большим числом дорожно-транспортных происшествий).

И в настоящее время значительное место в развитии транспортной психологии занимают труды советских ученых Д.Ф. Горбова, Е.А. Деревянко, В.Д. Небылицина, К.К. Платонова, Е.А. Милеряна, М.А. Котика, К.М. Гуревича. В основном все исследования факторов безаварийного вождения прошлого века базируются на многообразии психофизиологических особенностей водителя и их зависимости от условий деятельности (Л.Л. Афанасьев, к.м.н. Н.А. Игнатов и Ю. Боровер). Наиболее фундаментальные исследования психофизиологических характеристик водителя провели в нашей стране В.Н. Пушкин, Л.Н. Нерсисян и Н.А. Игнатов. Основные идеи этих авторов за-

ключаются в разработке рекомендаций и методик по проведению диагностики психофизиологических ресурсов водителей.

Влияние личностных качеств на безопасность движения начали рассматривать В.М. Мишурун и А.Н. Романов. Они указали, что психологическая устойчивость субъекта зависит от таких особенностей как: ощущение и восприятие, скорость и точность сенсомоторных реакций, внимание, мышление, память, эмоции, а также от таких качеств личности, как: темперамент и характер, морально-нравственные качества. А.И. Вайсман с коллегами разработал теоретические основы методики психофизиологического профотбора водителей, которая включала в себя определение не только психофизиологических характеристик, но и склонности к риску, эмоциональной неустойчивости, агрессивности, неадекватной реальности иерархии ценностей, ощущения превосходства над другими.

Однако, растущая неблагоприятная тенденция с аварийностью на российских дорогах, стремительный рост автопарка личного транспорта как следствие технического прогресса и роста благосостояния граждан, возрастающая техническая мощь и увеличение скоростных режимов автомобилей, значительное и резкое омоложение возрастного состава водителей, показывают неэффективность традиционных ограничительных мер по снижению рисков управления автомобилем и обеспечению безопасности дорожного движения. Данное обстоятельство и результаты нашего исследования привели нас к выводу о

том, что изменение ситуации с высокой аварийностью на дорогах, предполагает сегодня введение инноваций, не столько в области контроля действий водителей и расширения ограничительных мер, сколько инноваций в области обучения водителей. И прежде всего инноваций в психологической подготовке водителей, а именно, в обучении контролю своих психических состояний как курсантов в стенах автошкол, так и водителей со стажем управления автомобилем, в том числе и профессиональных водителей. Ведь науке достоверно известно, что на безопасность движения влияют не только психофизиологические особенности: уровень внимания и восприятия, скорость и точность сенсомоторных реакций, но и психические состояния, склонность к риску и т. п.

Несколько лет назад мы считали большим достижением введение в обязательную программу подготовки водителей в автошколах курса «Психофизиологические основы деятельности водителя». Однако, как показали результаты наших исследований, осознание индивидуально-психофизиологических особенностей и связанных с ними зон риска не ведет к снижению агрессивности. Более того, данные свидетельствуют о в доминировании неравновесных состояний у водителей, участвовавших в дорожно-транспортных происшествиях.

Полученные эмпирические данные приводят нас к выводу, что в процессе обучения курсантов автошкол и водителей со стажем необходимо давать навык сознательного контроля и оптимизации своего психического состоя-

ния. Ведь психическое состояние, как целостная характеристика психической деятельности за определенный период времени, показывает своеобразие протекания психических процессов в зависимости от отражаемых предметов и явлений действительности, предшествующего состояния и психических свойств личности. Поскольку все уровни системы деятельности человека взаимосвязаны, и изменения на любом из них затрагивают всю систему, то, осуществляя целенаправленную регуляцию процессов, возникающих и развивающихся на уровне психических состояний, можно оптимизировать состояние и всей системы в целом [9]. Тем более это касается неравновесных психических состояний, так как среди факторов, обуславливающих неравновесность большую роль играет диссонанс между основными наиболее активными элементами, структурами и подсистемами личности, противоречия между ведущими мотивами, потребностями, целеполаганиями, компонентами структуры «Я» и др. В целом, перестройка отношения к себе и миру, изменение локуса контроля к интернальному приводят к изменению состояния, его оптимизации и равновесности [10].

Однако, эти противоречия, в которых затронуты наиболее значимые, «системообразующие» ценности личности, обуславливающие картину мира и образ жизни, а также противоречивые тенденции потребностно-мотивационной сферы, как правило, переживаются глубоко и самостоятельно осознаются трудно и могут быть рассмотрены в рамках образовательных программ в

автошколах. Полагаем, что изменение методики преподавания «Психофизиологические основы деятельности водителя» с акцентом на формирование навыков сознательного контроля и оптимизации своего психического состояния будет способствовать снижению рисков управления автотранспортом в потенциально аварийных ситуациях.

### Литература

1. Бажин Е.Ф., Голынкина Е.А., Эткинд А.М. Метод исследования уровня субъективного контроля // Психологический журнал. Т. 5. 1984. № 3.
2. Ганзен В.А. Системный подход к анализу, описанию и экспериментальному исследованию психических состояний человека // Психические состояния. 1981. Вып. 10.
3. Диагностика агрессивности: Тест руки Вагнера / Сост. Т.В. Сенько. Минск, 1996.
4. Диагностика здоровья. Психологический практикум / Под ред. проф. Г.С. Никифорова. СПб.: Речь, 2011.
5. Емельянов А.М., Котик М.А. Ошибки человека-оператора (Психологический и кибернетический аспекты) // Новое в жизни, науке, технике. Серия: Транспорт. 1988. № 12.
6. Котик М.А. Психология и безопасность. 3-е изд., испр. и доп. Таллинн: Валгус, 1989.
7. Купрейченко А.Б. Психология доверия и недоверия. М., 2008.
8. Кургинян С.С. Психическая организация личности как ресурс поддержания отношения к себе: Дис. ... канд. психол. наук. М., 2013.

9. Психология состояний: Учеб. пособие / Под ред. А.О. Прохорова. М.: Когито-Центр, 2011.

10. Прохоров А.О. Психология неравновесных состояний М.: Изд-во «Институт психологии РАН», 1998.

11. Шипшин С.С. Судебно-психологическая экспертиза психического состояния водителя по делам о дорожно-транспортных происшествиях: Дис. ... канд. психол. наук. М., 1998.

*Chetverikova A.I., Main specialist of Security service, SC «Mosoblenergo», Moscow / alenachetverikova@yandex.ru*

*Ermolaev V.V., Associate Professor, Department of occupational psychology and psychological counselling, Moscow State Pedagogical University, Moscow / evv21@mail.ru*

*Voroncova Ju., Graduate student, Department of occupational psychology and psychological counselling, Moscow State Pedagogical University, Moscow / jl.voroncova@gmail.com*

### **On the role of nonequilibrium mental states of the driver and risks in driving a vehicle**

The article presents a theoretical analysis of research of nonequilibrium mental states of drivers and empirical data obtained in the course of revealing the determinants of their development. The study involved 172 people (155 male and 17 female) professional drivers and motorists aged 19 to 67 years, with a driving experience of one year to 42 years and a total of 3000 to 270,000 kilometers per year.

*Key words: drivers, non-equilibrium mental states, risks of transport management.*