
ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ПСИХОЛОГИЯ

В.Е. Петров, М.М. Абасов

НЕКОТОРЫЕ ПСИХОМЕТРИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ЛИЧНОСТНОГО ОПРОСНИКА ОЦЕНКИ НАДЁЖНОСТИ ВОДИТЕЛЯ

Аннотация. Статья посвящена повышению безопасности на дорогах путём реализации превентивной психологической диагностики склонности водителя к агрессивному (опасному) управлению транспортным средством. В качестве объекта научного исследования выступил личностный опросник оценки надёжности водителя и его возможности прогнозирования стиля управления автотранспортом. Предметом исследования является такая психометрическая характеристика диагностической методики как конструктивная валидность. Именно она определяет качество (в т.ч. точность) изучения той или иной индивидуально-психологической особенности человека. Поэтому психометрическое исследование валидности проводилось с опорой на сравнение полученных результатов с показателями методик, которые выступили эталоном (базой) измерения. Базовый исследовательский инструментарий соединил в себе применение различных диагностических методик (тестов) с последующей математико-статистической обработкой данных. Были использованы: Калифорнийский психологический опросник; опросник волевого самоконтроля (А.Г. Зверков, Е.В. Эйдман); методика «Исследование склонности к риску» (А.Г. Шмелёв); личностная шкала проявлений тревоги Дж. Тейлора; Пятифакторный личностный опросник; методика «Стратегии самоутверждения личности» (Е.П. Никитин, Н.Е. Харламенкова); опросник ВРАQ. Сравнительный корреляционный анализ диагностических шкал личностного опросника оценки надёжности водителя с соответствующими показателями семи известных тестов позволил сделать вывод о конструктивной валидности и хороших психометрических характеристиках методики. Научная новизна материала состоит в апробации инновационной методики превентивной диагностики склонности водителей к агрессивному (опасному) управлению транспортным средством. Изучение личностных особенностей действующих и будущих водителей позволяет при необходимости своевременно оказать им психологическую помощь, скорректировать стиль управления транспортным средством, в конечном счёте – повысить безопасность дорожного движения. Результаты исследования позволяют применять опросник в работе не только с водителями, но и с сотрудниками органов внутренних дел.

Ключевые слова: личностный опросник водителя, девиации поведения, агрессивное управление транспортом, опасное вождение, дорожно-патрульная служба ГИБДД, шкала проявлений тревоги, валидность, делнквентность, тревожность, психометрические характеристики.

Abstract. The article is devoted to increasing safety of the road traffic through implementing preventive psychological diagnostics of the driver's disposition for aggressive (dangerous) driving. The object of the research is the personality inventory aimed at assessing the driver's reliability as well as whether the inventory can predict the driver's style of driving. The subject of the research is construct validity as a psychometric characteristic of the inventory. It is the characteristic that defines the quality (i.e. accuracy) of studying this or that individual psychological trait. For this reason, the authors have conducted the psychometric research of validity based on comparison of obtained results with inventory indicators which served as the standard (basis) for evaluation. The basic research methods combined different diagnostic methods (tests) and methods of mathematical and statistical data processing. The following tests and inventories have been used: Californian psychological inventory, Willed self-control inventory (offered by A. Zverkov and E. Eidman), Risk liability inventory (A. Shmelev), John Taylor's personal anxiety inventory, Five-factor questionnaire, Self-assertiveness Strategy Inventory (offered by A. Nikitin and N. Kharlamenkova) and ВРАQ questionnaire. Comparative correlation analysis of the diagnostic scales of the Driver's reliability inventory with relevant indicators of the aforesaid seven tests has allowed to make a conclusion about the construct validity and good psychometric characteristics of the Inventory. The scientific novelty of the research is caused by the fact that the authors have tested a new innovative method of preventive diagnostics of the driver's disposition towards

aggressive (dangerous) driving. Such analysis of personal traits of acting and future drivers allows to assist them with psychological help if necessary, to improve their style of driving and, finally, to increase the safety of road traffic. The results of the research also show that the Inventory can be used not only for drivers but also for internal affairs officers.

Key words: *psychometric characteristics, anxiety, delinquency, validity, anxiety manifestation scale, Road Patrol Service of the Main Directorate for Ro, aggressive driving, dangerous driving, deviation behavior, driver's reliability inventory.*

Среди направлений обеспечения безопасности дорожного движения особая роль отводится психологической составляющей – психологии личности водителя и иных участников дорожного движения. К сожалению, управление транспортным средством не всегда отличается нормативностью, дисциплинированностью, предусмотрительностью, ответственностью и уважением к другим водителям. Девиации поведения проявляются не только в быту, на работе или службе, но и за рулём. Однако последствия таких девиаций имеют гораздо больший масштаб.

Принимая во внимание актуальность проблемы гибели и ранения людей на дорогах, преодоления агрессивного управления транспортным средством, Правительство Российской Федерации в своём Постановлении от 30.05.2016 № 477 внесло изменения п. 2.7 Правил дорожного движения Российской Федерации, определив понятие «опасное вождение». Казалось бы, правовой пробел в административном регулировании восполнен. Однако будет ли подобных усилий достаточно для преодоления проблемы агрессивного вождения?

Случаи хамского поведения на дороге и опасного (агрессивного, рискованного и т.п.) стиля вождения возникают всё чаще, что требует соответствующего реагирования не только со стороны законодателя, общества, сотрудников дорожно-патрульной службы ГИБДД, но и специалистов, в первую очередь, психологов. На первый план выходят возможности превентивной диагностики личностных особенностей водителей, а также стиля и надёжности управления транспортным средством.

Поскольку методик психологической диагностики, ориентированных на оценку опасного или, наоборот, безопасного стиля управления автомобилем, в настоящее время не существует, психологи вынуждены использовать неспециализированный инструментарий (например, внетестовый и тестовый – опросник «Личностный профиль водителя» (К.В. Сугоняев; авторские права ЗАО «Научно-производственный центр «ДИП»), индивидуально-типологический опросник (Л.Н. Собчик), многоуровневый личностный опросник «Адаптивность» (А.Г. Маклаков, С.В. Чермянин), опросник Басса-Дарки, «Hand-тест» и др.). Поэтому остро стоит вопрос разработки соответствующего ин-

струментария для применения по отношению как к непрофессиональным водителям, так к водителям-профессионалам (в т.ч. к сотрудникам ОВД).

В целях совершенствования форм, методов и методик изучения личности водителя, прогнозирования стиля управления транспортным средством нами осуществляется разработка инновационного диагностического инструментария – личностного опросника оценки надёжности водителя [1, 2]. Настоящее психометрическое исследование направлено на изучение феномена опасного (агрессивного) управления транспортным средством, апробацию личностного опросника оценки надёжности водителя (ЛООНВ), определение общих статистических параметров и нормативных данных, уточнение технологии интерпретации диагностических сведений [3].

Исследование опросника предусматривает оценку присутствия диагностируемого психологического конструкта в результатах теста (т.е. расчёт *конструктной валидности*). Изучается, будут ли коррелировать шкалы разрабатываемой психодиагностической методики с широким кругом показателей других тестов, направленных на выявление конструктов, находящихся в теоретически известной или предлагаемой связи с исследуемыми девятью параметрами. Валидизации были подвергнуты следующие шкалы ЛООНВ:

1. Дисциплинированность (социальная нормативность, *Dis*).
2. Самоконтроль (волевая регуляция, *Scf*).
3. Ответственность (*Res*).
4. Агрессивность (*Agg*).
5. Склонность к риску (*Rsk*).
6. Стремление к самоутверждению (*Sas*).
7. Энергичность (активность, *Eng*).
8. Самонадеянность (*Arr*).
9. Тревожность (*Anx*).

В основе выбора эталонного диагностического инструментария лежал анализ систематизации и описания методик, предложенный М.К. Акимовой, А.А. Бодалёвым, Л.Ф. Бурлачуком, В.К. Гайдой, К.М. Гуревичем, В.П. Захаровым, С.М. Морозовым, В.В. Столиным, Н.И. Шевандриним, Н.П. Фетискиным, А.Г. Шмелёвым и др. При этом преимущество отдавалось диагностическим методикам с высокими психометрическими характеристиками.

Для сравнительного психометрического исследования применялся следующий *диагностический инструментарий*:

1. Калифорнийский психологический опросник (СРІ; Harrison G. Gough; адаптация Н.А. Графининой и Н.В. Тарабриной) является комплексным психодиагностическим инструментарием, предназначенным для целостного психологического описания личности и позволяющим эффективно прогнозировать успешность профессиональной деятельности [4, 5].
2. Опросник волевого самоконтроля (А.Г. Зверков, Е.В. Эйдман) направлен на оценку уровня развития волевой регуляции поведения, т.е. меры овладения индивидуальным поведением в различных ситуациях [6]. Общий показатель волевого самоконтроля определяется через такие характеристики (субшкалы) как настойчивость и самообладание.
3. Методика «Исследование склонности к риску» (А.Г. Шмелёв) предназначена для оценки склонности человека к риску и авантюризму [7]. Диагностика степени выраженности склонности к риску как особенности личности актуальна для психологического прогнозирования процессов принятия решения в ситуациях неопределённости.
4. Личностная шкала проявлений тревоги Дж. Тейлора (Taylor's Manifest Anxiety Scale) в адаптации Т.А. Немчина ориентирована на измерение степени выраженности у индивида тревожности [8].
5. Пятифакторный личностный опросник (П. Коста и Р. Мак-Крей; адаптация М.В. Бодунова и С.Д. Бирюкова) осуществляет описание личности через пять универсальных факторов [9-11]: «нейротизм», «экстраверсия», «открытость опыту», «доброжелательность» и «сознательность».
6. Методика «Стратегии самоутверждения личности» (Е.П. Никитин, Н.Е. Харламенкова) предназначена для диагностики фиксации личности на уникальном способе индивидуальной жизни в обществе [12]. Результаты интерпретируются через такие характеристики как самоподавление, конструктивность и агрессивность (доминирование самоутверждения).
7. Опросник ВРАQ (Buss-Perry Aggression Questionnaire, А. Басс и М. Пери; адаптация С.Н. Ениколопова и Н.П. Цибульского) диагностирует склонность к агрессии на основе её трёхфакторной структуры [13]. Оцениваются:

склонность к физической агрессии, гневу и враждебности.

Исследование проводилось в 2016 году. Всего в нём приняло участие 108 человек (муж. – 71 чел., жен. – 37 чел.; средний возраст – 28,4 лет), валидных протоколов оказалось 104 ед.

Научный подход обусловил выдвижение следующих *требований* к проведению психометрического исследования:

1. Соблюдение процедуры обследования и порядка предъявления методик. Комфортность и устойчивая мотивация обеспечивались следующей последовательностью предъявления методик: 1) опросник волевого самоконтроля; 2) методика «Исследование склонности к риску»; 3) личностная шкала проявлений тревоги Дж. Тейлора; 4) методика «Стратегии самоутверждения личности»; 5) опросник ВРАQ; 6) Пятифакторный личностный опросник; 7) Личностный опросник оценки надёжности водителя; 8) Калифорнийский психологический опросник. Средняя продолжительность обследования составила 136 минут, что для столь объёмного диагностического инструментария является вполне приемлемым.
 2. Достоверность получаемых результатов. Поскольку большинство применённых методик не имеют механизмов контроля валидности, особое внимание уделялось искренности испытуемых (применялся тщательный отбор обследуемых, формировалась мотивация к участию в эксперименте, обеспечивалась добровольность тестирования). Дополнительным критерием искренности выступили контрольные шкалы Калифорнийского опросника (т.е. при невалидности протокола СРІ результаты обследования по всем остальным методикам признавались недействительными). Таким образом, из 108 протоколов к обработке и анализу были приняты результаты обследования 104 человек.
- Алгоритм обработки* данных предусматривал:
- первичную обработку данных (подсчёт «сырых баллов»);
 - расчёт средних значений и стандартных отклонений по каждой из шкал всех методик;
 - перевод первичных баллов в станайн шкалу, используя нормативные данные по исследуемой выборке;
 - оценку корреляционных связей (по критерию линейной корреляции Пирсона) между показателями Личностного опросника оценки надёжности водителя и других методик;

- определение статистически значимых корреляционных зависимостей и формирование соответствующих выводов.
Результаты позволяют сделать следующие частные выводы (табл. 1):
- шкала «Ответственность» (*Res*). Статистически значимая корреляция ($p < 1\%$) одноимённых шкал «Ответственность» (ЛООНВ и CPI) указывает на диагностику примерно того же качества личности, что и эталонная методика. Исследуемая характеристика также, как и шкала CPI оценивает то, насколько осознанно личность следует социальным нормам и выполняет свои обязательства, т.е. способность соотносить желаемое с формами индивидуальных поступков и готовностью принять их последствия, как неизбежные свершившиеся факты. Корреляция на 5 % уровне значимости шкалы *Res* с показателем «Сознательность» (FFI) привносит в измерение «чувство долга», «целеустремлённость», «социальную ответственность». Это ещё раз подтверждает заявленную диагностическую направленность шкалы;
 - шкала «Самоконтроль» (*ScI*). Корреляция одноимённых шкал «Самоконтроль» (ЛООНВ и CPI) подтверждает подобие диагностируемых конструктов, т.е. их направленность на оценку способности индивида контролировать свои мысли, эмоции, а также поведение в различных ситуациях социального взаимодействия и в условиях противоречий. Совпадают диагностируемые конструкты у шкалы *ScI* и у показателя «Уровень волевой регуляции» (опросник волевого самоконтроля). В обоих случаях (*ScI* и ВСК) оцениваются: спокойствие, уверенность в себе, устойчивость намерений, реалистичность взглядов, развитое чувство собственного долга, способности распределять усилия и контролировать свои поступки. Корреляция на 5 % уровне значимости отмечена с показателями «Сознательность» (FFI) и «Нормативность – Делинквентность» (CPI), что подчеркивает направленность шкалы *ScI* на диагностику у индивидов социальных установок на регуляцию поведения, а также стремления к самоорганизованности;
 - шкала «Дисциплинированность» (*Dis*). Статистически значимая корреляционная связь ($p < 1\%$) выявлена с показателями «Нормативность – Делинквентность» (CPI) и «Сознательность» (FFI). Однотипным выступает такой диагностируемый конструкт и его элементы как ориентация индивида на соблюдение установленных в обществе норм и социальных обязательств, самодисциплина, взвешенность поступков;
 - шкала «Агрессивность» (*Agg*). Очень высокое сходство диагностируемого конструкта ($p < 1\%$) отмечается со шкалой «Склонность к агрессии» (опросник ВРАQ, интегральный показатель). Склонность индивида к предпочтению использовать насильственные методы для достижения собственных целей проявляется как в форме физической агрессии (транспортное средство выступает инструментом вымещения злобы), так и в форме гнева и враждебности. Обратная корреляция ($p < 5\%$) отмечена со шкалой «Самоконтроль» (CPI): чем в большей степени у человека проявляется агрессивность, тем меньшим уровнем самоконтроля он обладает (т.е. находит подтверждение тезис о недостаточных регуляторных способностях агрессивных лиц [14]). Частным аспектом проведённого корреляционного анализа выступает установленная взаимосвязь ($p < 5\%$) агрессивности и склонности к самоутверждению (методика «Стратегии самоутверждения личности»). Диагностируемые конструкты «агрессивности» и «самоутверждения» оказываются психометрически близки: самоутверждение зачастую реализуется через агрессивное поведение; агрессия потенцируется потребностью человека в своеобразном самоутверждении;
 - шкала «Склонность к риску» (*Rsk*). Корреляция одноимённых шкал ЛООНВ и методики «Исследование склонности к риску» ($p < 1\%$) указывает на подобие диагностируемых характеристик по отношению к оценке склонности индивида не учитывать все обстоятельства происходящего, к ориентации и смещению акцента с рационального и прогностически выверенного на «авось» и авантюризм;
 - шкала «Стремление к самоутверждению» (*Sas*). Отмечается статистически значимая корреляционная связь ($p < 1\%$) показателя *Sas* и шкалы «Склонность к самоутверждению» («Стратегии самоутверждения личности»), т.е. суть диагностируемого конструкта проявляется в ориентации индивида на достижение и поддержание определённого социального статуса, в отстаивании своей значимости перед окружающими и реализации «Я», в сохранении собственной высокой самооценки;
 - шкала «Тревожность» (*Alx*). Корреляция одноимённых шкал ЛООНВ, CPI и методики «Выраженность тревоги» ($p < 1\%$), фактора «Ней-

Таблица 1.

Корреляционные зависимости между различными шкалами

Наименование шкалы	Dis	ScI	Res	Agg	Rsk	Sas	Eng	Arr	Anx
«Ответственность» (CPI)			0,517**						
«Самоконтроль» (CPI)		0,298**		-0,208*					
«Нормативность – Делинквентность» (CPI)	0,322**	0,202*							
«Тревожность» (CPI)									0,297**
«Социальное присутствие» (CPI)							0,213*		
«Уровень волевой регуляции» (опросник волевого самоконтроля)		0,375**							
«Склонность к риску» (методика «Исследование склонности к риску»)					0,433**				
«Выраженность тревоги» (шкала тревоги Дж. Тейлора)									0,315**
«Нейротизм» (FFI)									0,231*
«Сознательность» (FFI)	0,276**	0,233*	0,247*						
«Склонность к самоутверждению» («Стратегии самоутверждения личности»)				0,202*		0,420**			
«Склонность к агрессии» (опросник ВРАQ)				0,517**					

Примечание: * – значимость на уровне 0,05 (0,197);
 ** – значимость на уровне 0,01 (0,256).

Конструктивная валидность шкалы Arr не оценивалась.

ротизм» (FFI; $p < 5\%$) подтверждает общую направленность вектора диагностического измерения – на оценку склонности индивида к постоянным и достаточно интенсивным переживаниям эмоций тревоги, а также другим негативным эмоциям (страх, депрессия, раздражение и т.п.);

- шкала «Энергичность» (Eng). Отдельной диагностической методики, направленной на измерение схожей психологической характеристики, не было. Тем не менее, была установлена определённая статистически значимая связь ($p < 5\%$) показателя Eng и шкалы «Социальное присутствие» (CPI). Согласно Калифорнийского психологического опросника данная шкала характеризует такой аспект межличностного взаимодействия, как спонтанность, находчивость, разнообразие увлечений и стремление к удовольствию. Люди с высокими значениями показателя характеризуются как жизнерадостные, активные, энергичные, уверенные в себе, независимые. Лица с низкими значениями показателя характеризуются как сдержанные, зависимые, нерешительные в выражении собственных взглядов и мнений, склонные к самоотрицанию. Совпадение диагностируемого конструкта можно отнести к такой области как высокая степень интенсивности и инициативности деятельности, внутренняя мобилизационная готовность к действиям.

Статистически значимые корреляционные зависимости указывают на конструктивную валидность опросника, т.е. измерительные конструкты диагностических шкал ЛООНВ подобны психометрическому замыслу построения соответствующ-

щих показателей валидизированных методик. Некоторые расхождения в полученных однотипных данных в сочетании с высокой критериальной валидностью, по нашему мнению, свидетельствуют о том, что диагностические шкалы выступают более точным измерительным инструментом соответствующих психологических феноменов.

Исследование феномена опасного вождения имеет практическую значимость – его результаты могут быть использованы в психологической работе, как со слушателями автошкол, так и с водителями (любителями и профессионалами). Современные учёные активно изучают вопросы психологического изучения личности водителей, например, В.В. Ермолаев делает акцент на критериях профессионально-психологического отбора водителей [15, 16]. Е.В. Козлов указывает на необходимость совершенствования психофизиологической подготовки водителей, в т.ч. для обеспечения безопасности управления транспортным средством в экстремальных ситуациях [17], преодоления агрессивного вождения. Для оптимизации и коррекции индивидуального стиля вождения Ю.И. Лобанова предлагает такие специфические мероприятия как: формирование в процессе обучения компенсирующего планирующего стиля вождения; проведение тренингов, моделирующих последствия принятия и реализации тех или иных решений в различных дорожных ситуациях; ведение индивидуальной психотерапевтической работы с водителями, направленной на формирование субъективного благополучия личности, повышение её психологической устойчивости [18; С. 81]. Несмотря на разнонаправленность мнений относительно

роли психологии в обеспечении безопасности на дорогах, специалисты на одно из первых мест ставят возможности своевременной (превентивной) диагностики личности водителя.

С учетом этого, а также в связи с тем, что разработанная и валидизированная нами методика имеет хорошие психометрические характеристики,

широкие возможности применения для изучения личности не только водителей, но и сотрудников органов внутренних дел, она открывает новые возможности прикладной профессиональной психодиагностики, обеспечивая ведомственных психологов современным исследовательским инструментарием.

Библиография:

1. Петров В.Е. Методика психологической диагностики надёжности водителя по управлению транспортным средством // Вестник ВИПК МВД России. Домодедово, 2015. № 4 (36). С. 91-96.
2. Петров В.Е. Особенности интерпретации психодиагностических данных личностного опросника оценки надёжности водителя // Научно-практический журнал «Современные научные исследования и инновации». М., 2016. № 3 [Электронный ресурс]. URL: <http://web.snauka.ru/issues/2016/03/65740> (дата обращения: 27.03.2016).
3. Петров В.Е., Кокурин А.В., Кокурина И.В. О личностном опроснике психологической оценки надёжности водителя // Новая наука: стратегии и векторы развития: по мат. межд. научно-практ. конф., ч. 3 в 3-х частях. Стерлитамак, 2016. С. 73-75.
4. Тарабрина Н.В., Графинина Н.А. Новый вариант Калифорнийского психологического опросника // Методики анализа и контроля трудовой деятельности и функциональных состояний. М., 1992. С. 250-261.
5. Петров В.Е., Сметанина Н.В. Калифорнийский психологический опросник: Учебно-методическое пособие. М.: Группа АБСОЛЮТ, 2010. 120 с.
6. Зверков А.Г., Эйдман Е.В. Диагностика волевого самоконтроля: опросник ВСК // Практикум по психодиагностике. Психодиагностика мотивации и саморегуляции / Под ред. С.Р. Панталева. М.: МГУ, 1990. С. 116-126.
7. Шмелёв А.Г. Диагностика склонности к риску // Практикум по психодиагностике. Психодиагностика мотивации и саморегуляции / Под ред. С.Р. Панталева. М.: МГУ, 1990. С. 129-138.
8. Личностная шкала проявлений тревоги (Дж. Тейлор, адаптация Т.А. Немчина) / Диагностика эмоционально-нравственного развития // Ред. и сост. И.Б. Дерманова. СПб.: Питер, 2002. С. 126-128.
9. Costa P., McCrae R. Multiple uses for longitudinal personality data // European Journal of Personality, 1992. Vol. 6, p. 85-102.
10. Орел В.Е., Рукавишников А.А., Сенин И.Г. Опыт адаптации методики диагностики личностных характеристик / Психологический пульс Ярославля. Ярославль, 1998. С. 222-233
11. Петров В.Е. Пятифакторный личностный опросник в современной психодиагностической практике: Учебно-методическое пособие. М.: Группа АБСОЛЮТ, 2008. 48 с.
12. Фетискин Н.П., Козлов В.В., Мануйлов Г.М. Социально-психологическая диагностика развития личности и малых групп. М.: Изд-во Института Психотерапии, 2002. С. 288-293.
13. Ениколопов С.Н., Цибульский Н.П. Методики диагностики агрессии // Психологическая диагностика. 2007. № 3. С. 41-72.
14. Берковиц Л. Агрессия: причины, последствия и контроль. М.: Прайм-Еврознак, 2001. 516 с.
15. Ермолаев В.В., Макушина О.П., Четверикова А.И. Социально-психологические детерминанты проявления агрессии водителями пассажирского транспорта на российских дорогах // Социальная психология и общество. 2013. № 2. С. 108-118.
16. Ермолаев В.В., Четверикова А.И. К вопросу о критериях профессионально-психологического отбора водителей // Вестник МГГУ им. М.А. Шолохова. Психология и педагогика. 2014. № 2. С. 105-112.
17. Козлов Е.В. Психофизиологическое обоснование необходимости совершенствования системы подготовки водителей: автореф. дис. ... канд. мед. наук. М., 2012. 24 с.
18. Лобанова Ю.И. Стиль вождения: определяющие факторы, характеристики, направления оптимизации // Российский гуманитарный журнал. 2015. Т. 4. № 1. С. 76-84.
19. А. А. Энгельгардт Основания применения норм об идеальной совокупности преступлений // Право и политика. – 2012. – 2. – С. 282 – 287.

References (transliterated):

1. Petrov V.E. Metodika psikhologicheskoi diagnostiki nadezhnosti voditelya po upravleniyu transportnym sredstvom // Vestnik VIPK MVD Rossii. Domodedovo, 2015. № 4 (36). S. 91-96.
2. Petrov V.E. Osobennosti interpretatsii psikhodiagnosticheskikh dannyykh lichnostnogo oprosnika otsenki nadezhnosti voditelya // Nauchno-prakticheskii zhurnal «Sovremennye nauchnye issledovaniya i innovatsii». M., 2016. № 3 [Elektronnyi resurs]. URL: <http://web.snauka.ru/issues/2016/03/65740> (data obrashcheniya: 27.03.2016).
3. Petrov V.E., Kokurin A.V., Kokurina I.V. O lichnostnom oprosnike psikhologicheskoi otsenki nadezhnosti voditelya // Novaya nauka: strategii i vektory razvitiya: po mat. mezhd. nauchno-prakt. konf., ch. 3 v 3-kh chastyakh. Sterlitamak, 2016. S. 73-75.
4. Tarabrina N.V., Grafina N.A. Novyi variant Kaliforniiskogo psikhologicheskogo oprosnika // Metodiki analiza i kontrolya trudovoi deyatelnosti i funktsional'nykh sostoyanii. M., 1992. S. 250-261.
5. Petrov V.E., Smetanina N.V. Kaliforniiskii psikhologicheskii oprosnik: Uchebno-metodicheskoe posobie. M.: Gruppya ABSOLYuT, 2010. 120 s.

6. Zverkov A.G., Eidman E.V. Diagnostika volevogo samokontrolya: oprosnik VSK // Praktikum po psikhodiagnostike. Psikhodiagnostika motivatsii i samoregulyatsii / Pod red. S.R. Pantileeva. M.: MGU, 1990. S. 116-126.
7. Shmelev A.G. Diagnostika sklonnosti k risku // Praktikum po psikhodiagnostike. Psikhodiagnostika motivatsii i samoregulyatsii / Pod red. S.R. Pantileeva. M.: MGU, 1990. S. 129-138.
8. Lichnostnaya shkala proyavlenii trevogi (Dzh. Teilor, adaptatsiya T.A. Nemchina) / Diagnostika emotsional'no-nravstvennogo razvitiya // Red. i sost. I.B. Dermanova. SPb.: Piter, 2002. S. 126-128.
9. Costa P., McCrae R. Multiple uses for longitudinal personality data // European Journal of Personality, 1992. Vol. 6, p. 85-102.
10. Orel V.E., Rukavishnikov A.A., Senin I.G. Opyt adaptatsii metodiki diagnostiki lichnostnykh kharakteristik / Psikhologicheskii pul's Yaroslavya. Yaroslavl', 1998. S. 222-233
11. Petrov V.E. Pyatifaktorny lichnostnyi oprosnik v sovremennoi psikhodiagnosticheskoi praktike: Uchebno-metodicheskoe posobie. M.: Gruppy ABSOLYuT, 2008. 48 s.
12. Fetiskin N.P., Kozlov V.V., Manuilov G.M. Sotsial'no-psikhologicheskaya diagnostika razvitiya lichnosti i malykh grupp. M.: Izdvo Instituta Psikhoterapii, 2002. S. 288-293.
13. Enikolopov S.N., Tsi bul'skii N.P. Metodiki diagnostiki agressii // Psikhologicheskaya diagnostika. 2007. № 3. S. 41-72.
14. Berkovits L. Agressiya: prichiny, posledstviya i kontrol'. M.: Praim-Evroznak, 2001. 516 s.
15. Ermolaev V.V., Makushina O.P., Chetverikova A.I. Sotsial'no-psikhologicheskie determinanty proyavleniya agressii voditelyami passazhirsogo transporta na rossiiskikh dorogakh // Sotsial'naya psikhologiya i obshchestvo. 2013. № 2. С. 108-118.
16. Ermolaev V.V., Chetverikova A.I. K voprosu o kriteriyakh professional'no-psikhologicheskogo otbora voditelei // Vestnik MGGU im. M.A. Sholokhova. Psikhologiya i pedagogika. 2014. № 2. S. 105-112.
17. Kozlov E.V. Psikhofiziologicheskoe obosnovanie neobkhodimosti sovershenstvovaniya sistemy podgotovki voditelei: avtoref. dis. ... kand. med. nauk. M., 2012. 24 s.
18. Lobanova Yu.I. Stil' vozhdeniya: opredelyayushchie faktory, kharakteristiki, napravleniya optimizatsii // Rossiiskii gumanitarnyi zhurnal. 2015. T. 4. № 1. S. 76-84.
19. A. A. Engel'gardt Osnovaniya primeneniya norm ob ideal'noi sovokupnosti prestuplenii // Pravo i politika. – 2012. – 2. – С. 282 – 287.