

complex psychological impact on athletes allowing for the psychological characteristics of the individual. Perspective directions of psychological support athletes in training and competitive activities to improve the effectiveness of its implementation. The study demonstrates professional efficiency and usefulness of mutually beneficial cooperation between sports teams and specialists in psychotherapy. The prospects of further research will be aimed at finding new approaches to solving the problem of psycho-correction in high performance sport with the aim of improving the system of types of psychological support of Ukrainian athletes.

Keywords: psychological correction, psychological characteristics of personality, sport activity.

Отримано: 25.09.2014

УДК 629.331-051:615.85+613.6

Гаража Марія Владимировна

ГОТОВНОСТЬ КАНДАДИТОВ В ВОДИТЕЛИ К УПРАВЛЕНИЮ АВТОМОБИЛЕМ

Гаража М. В. ГОТОВНІСТЬ КАНДИДАТІВ У ВОДІЇ ДО УПРАВЛІННЯ АВТОМОБІЛЕМ. У роботі проводиться аналіз готовності до водійської діяльності кандидатів у водії з врахуванням особливостей діяльності, вимог до особистісної, емоційної та пізнавальної сфер. Дослідження проведені в групі учнів автошколи, групою порівняння виступили водії-професіонали. Значущі відмінності між групами встановлені за показниками екстраверсії, практичності, концентрації та стійкості уваги, довготривалої пам'яті, урівноваженості нервових процесів. Лише 72% учнів автошколи мають необхідний рівень розвитку індивідуальних якостей, що впливають на успішне виконання водійської діяльності. У зв'язку з цим потрібне проведення психологічного контролю готовності кандидатів у водії до управління автомобілем на етапі навчання в автошколі.

Ключові слова: готовність до діяльності, кандидати у водії, водії-професіонали, психодіагностика, особистісна, емоційна, пізнавальна сфери.

Гаража М. В. ГОТОВНОСТЬ КАНДАДИТОВ В ВОДИТЕЛИ К УПРАВЛЕНИЮ АВТОМОБИЛЕМ. В работе проводится анализ готовности к водительской деятельности кандидатов в водители с учетом особенностей деятельности, требований к личностной, эмоциональной и познавательной сферам. Исследования проведены в группе учащихся автошколы, группой сравнения выступили водители-профессионалы. Значимые различия между группами установлены по показателям экстраверсии, практичности, концентрации и устойчивости внимания, долговременной памяти, уравновешенности нервных процессов. Лишь 72% учащихся автошколы обладают необходимым уровнем развития индивидуальных качеств, влияющих на успешное выполнение водительской деятельности. В связи с этим необходимо проведение психологического контроля готовности кандидатов в водители к управлению автомобилем на этапе обучения в автошколе.

Ключевые слова: готовность к деятельности, кандидаты в водители, водители-профессионалы, психодиагностика, личностная, эмоциональная, познавательная сферы.

Постановка проблемы. С момента появления и массового использования автомобильного транспорта существует проблема повышения безопасности дорожного движения, которая в современных условиях управления автомобилем приобретает различные формы и направления. Безопасность дорожного движения определяется надежностью функционирования системы

«Водитель – Автомобиль – Дорога – Среда» (ВАДС) в целом и надежностью каждой из ее составляющих [8].

Система подготовки и допуска к управлению автомобилем водителей автотранспортных средств не в полной мере отвечает растущим требованиям организации дорожного движения, повышению его безопасности. Материалы различных исследований указывают на значительное влияние на дорожную безопасность человеческого фактора – от 70 до 90% ДТП происходит из-за ошибочных действий водителя.

Способность водителя предотвратить ДТП зависит от следующих субъективных факторов: его психофизиологических особенностей, состояния здоровья, степени подготовленности, работоспособности, личностных качеств, готовности к вождению как к виду деятельности. В связи с этим особое значение приобретают вопросы подготовки водителя на этапе обучения в автошколе, получения им первоначальных профессиональных навыков и последующего совершенствования мастерства. Здесь же возникают вопросы о соответствии психологических качеств кандидата требованиям к безопасному управлению транспортным средством. К сожалению, сегодня развитие системы психодиагностических обследований учащихся автомобильных курсов находится в зачаточном состоянии, в первую очередь, это касается отсутствия нормативно-правового обеспечения и законодательного урегулирования необходимости данных обследований.

Роль психологической составляющей в управлении автомобилем описана во многих научных источниках. Начиная с 1930-х гг. в отечественных и зарубежных исследованиях устойчиво фиксируются следующие индивидуально-психологические и психофизиологические особенности, влияющие на безопасность автовождения: показатели по тестам сенсомоторики (Г. Майлс, 1930); полезависимость и экстернальность (Э.Я. Гастилайте, 1988); состояние здоровья, агрессивность, невротизм, неудовлетворенность трудом (М.А. Котик, 1992); уровень агрессивности и эгоцентризма, добросовестности и экстраверсии (Селлар и др., 2001, Сальгадо, 2002; Кларк и Робертсон, 2005); скорость сложной сенсомоторной реакции, устойчивость внимания при помехах, напряженность парасимпатического поля центральной нервной системы (Р.А. Жирков, 2005); психоэмоциональная устойчивость и устойчивость мышления (Ю.А. Цагарелли, Н.П. Терентьева, 2009) [6].

А.Н. Романов выделяет основные условия деятельности водителя, определяющие требования к качествам водителя [7]:

1. Выполнение одновременно нескольких действий, являющихся ответными реакциями на многообразие неожиданно возникающих дорожных ситуаций.

2. Периодическое чередование двух противоположных, отрицательно влияющих на работоспособность условий – монотонности и информационной перегрузки.

3. Выраженное нервно-психическое напряжение водителя, обусловленное восприятием автомобиля как потенциально опасного объекта управления для собственной жизни и здоровья, а также для других участников движения.

4. Непрерывность и дискретность движения – частые остановки и возобновление движения, снижение или повышение скорости и другие противоположные действия.

5. Работа в условиях навязанного темпа и дефицита времени.

6. Постоянная и высокая степень готовности к действиям при неожиданном изменении дорожной обстановки.

7. Неравномерность и неопределенность поступающей информации.

8. Необходимость в прогнозировании дорожной обстановки.

9. Активный поиск информации в условиях недостаточной видимости (темное время суток, снегопад, дождь, туман и пр.).

В связи с необходимостью в адаптации к перечисленным условиям водительской деятельности, кандидат в водители должен обладать определенной степенью готовности к управлению транспортным средством. Готовность рассматривается как первичное, фундаментальное исходное условие успешного выполнения деятельности любой сложности. По своей сути готовность представляет степень мобилизации всех внутренних ресурсов человека в целях наиболее эффективного решения задач деятельности [1, 5].

М.И. Дьяченко и Л.А. Кандыбович (1986) различают длительную готовность и временное состояние готовности [4]. Длительная готовность представляет собой структуру, в которую входят: положительное отношение к тому или иному виду деятельности; черты характера, способности, темперамент, мотивация, адекватные требованиям деятельности; необходимые знания, навыки, умения; устойчивые значимые особенности восприятия, внимания, мышления, эмоционально-волевые процессы. Ситуативная готовность — это динамичное целостное состояние личности, внутренняя настроенность на определенное поведение; состояние мобилизации всех психофизиологических систем человека, обеспечивающих эффективное выполнение определенных действий.

Голованов Ю.Н. (2001) на основании исследования профессиональной готовности сотрудников МВД делает выводы о сложной динамической структуре готовности, включающей мотивационный, волевой, когнитивный, регуляторный и типологический компоненты, между которыми существуют различные функциональные зависимости. По его мнению готовность в существенной степени обусловлена устойчивыми психологическими особенностями личности и педагогическими факторами целенаправленной профессиональной подготовки личного состава [2]. А.А. Деркач (2000), исследуя проблему готовности к творческой деятельности, определяет ее как целостное проявление всех сторон личности, выделяя познавательные, эмоциональные и мотивационные компоненты [3].

Таким образом, динамическая структура психологической готовности к сложным видам деятельности – это целостное образование, включающее в себя ряд личностных характеристик, основными из которых являются личностные (мотивационные и волевые), познавательные и эмоциональные.

Так как высокий уровень готовности к деятельности рассматривается, с одной стороны, как условие достижения высокого уровня профессионализма,

а с другой стороны, – как его проявление, то готовность к деятельности является постоянным объектом исследований. Исследуются различные аспекты проблемы готовности: от выявления ее сущности и структуры, до конкретных методик ее формирования и развития. Однако существует недостаточная теоретическая и практическая проработка данной проблемы, что связано со сложностью самого феномена и многообразием его конкретных проявлений. Кроме того, нами не обнаружены специальные исследования, затрагивающие проблему готовности к деятельности водителя, что составляет предмет нашего изучения.

Материалы и методы. Исследования проводились на базе ГУ «Научно-практический медицинский реабилитационно-диагностический центр МЗ Украины».

В исследовании приняли участие 76 чел.: 28 кандидатов в водители, проходящих обучение в автошколе на получение водительских категорий В и ВС, и 48 водителей-профессионалов (23 водителя пассажирского автомобильного транспорта – маршрутных автобусов и 25 водителей личного состава Государственной службы Украины по чрезвычайным ситуациям), которые составили группу сравнения. В I группу вошли 9 мужчин и 19 женщин 17-55 лет, средний возраст – $32,7 \pm 9,5$, стаж вождения отсутствовал. II группа была представлена лицами мужского пола 25-66 лет, средний возраст – $39,4 \pm 9,1$ года, средний стаж вождения – $19,5 \pm 8,9$ лет.

На основании проведенного теоретического анализа проблемы общей готовности к деятельности водителя нами были подобраны психодиагностические методики для оценки уровня развития познавательных процессов, эмоционального состояния и свойств личности кандидатов в водители: методика исследования индивидуальных особенностей восприятия (полезависимости–полнезависимости) Т.П. Зинченко (с применением фигур Готтшальдта), таблицы Шульте, красно-черная таблица Горбова-Шульте, методика оценки кратковременной и долговременной памяти «Запоминание 10 слов» С.Л. Рубинштейна, методика диагностики оперативной памяти «Шкалы» Б.Л. Покровского, методика диагностики лабильности-ригидности мыслительных процессов «Словесный лабиринт» А. Лачинса, метод цветочных выборов М. Люшера; методика диагностики нервно-психического напряжения Т.А. Немчина; опросник структуры темперамента В.М. Русалова; пятифакторный опросник личности «Большая пятерка» Б.М. Хромова. Обработка данных осуществлялась с помощью лицензированного пакета «Med-Stat». Рассчитывали среднее значение показателя в группе, ошибку среднего, для обработки данных использовали критерий W Шапиро-Уилка, метод сравнения средних двух независимых выборок по T-критерию Стьюдента, а также метод сравнения центральных тенденций двух независимых выборок по W-критерию Вилкоксона.

Результаты исследования и их обсуждение. В результате анализа полученных данных диагностики познавательных процессов кандидатов в водители можно отметить следующее. 19 чел. (67,9%) обследованных I группы характеризуются полезависимостью восприятия, что свидетельствует о под-

верженности иллюзиям восприятия. В образе восприятия доминирует целое, а части недостаточно дифференцируются, лица с полезависимостью испытывают сложности в преодолении контекста ситуации, отделении стимула от его фона, игнорируют менее заметные черты анализируемого объекта, ориентируясь на его внешние признаки. Косвенно полезависимость связана с трудностями в смене установки, что оказывает негативное влияние на процесс и результат принятия решения. Нарушение концентрации внимания, трудности в сосредоточении на объекте деятельности установлены у 3 чел. (10,7%); неустойчивость внимания выявлена у 4 чел. (14,3%), что свидетельствует об истощаемости, низкой продуктивности деятельности в условиях сильных посторонних раздражителей. 3 чел. (10,7%) характеризуются низким уровнем переключения внимания, т.е. трудностями в сознательном перестраивании внимания с одного объекта на другой. Нарушение кратковременной памяти имеют 5 чел. (17,9%), долговременной памяти – 4 чел. (14,3%), уровень оперативной памяти низкий и ниже среднего – 15 чел. (53,6%), что препятствует сохранению актуальных на момент деятельности сведений, приобретению и сохранению опыта, воспроизведению информации в условиях жестко ограниченного времени. У 8 чел. (28,6%) установлена ригидность, низкая подвижность мыслительных процессов при переключении с одного способа решения на другой.

Сильный тип нервной системы, для которого характерна высокая помехоустойчивость, устойчивость к стрессу, диагностирован у 8 чел. (28,6%). Слабый тип нервной системы, для которого характерна нерешительность, повышенная тормозимость, выражающаяся в понижении соответствующих видов чувствительности при действии отвлекающих раздражителей, выявлен у 4 чел. (14,3%). Остальные 57,1% испытуемых характеризуются среднеслабым, среднесильным или стабильным типом нервной системы. Преобладание процессов торможения диагностировано у 3 чел. (10,7%), процессов возбуждения – у 14 чел. (50,0%), уравновешенность нервных процессов (по показателю функциональной асимметрии – K_{fa}) установлена у 11 чел. (39,3%). Снижение времени простой зрительно-моторной реакции (ЗМР) имеют 18 чел. (64,3%), реакции выбора из 3-х альтернатив – 13 чел. (46,4%).

По результатам исследования эмоциональной сферы анализировались значения показателей нервно-психического напряжения и эмоционального стресса. У 1 чел. (3,4%) установлено наличие эмоционального стресса, чрезмерный уровень нервно-психического напряжения среди кандидатов в водители не диагностирован. Анализ личностных характеристик обследованных I группы продемонстрировал следующее: около трети обследованных 9 чел. (32,2%) следует отнести к экстравертам, 1 чел. (3,4%) – к интровертам, остальные 18 чел. (64,3%) являются амбивертами. 8 чел. (28,6%) характеризуются низким уровнем самоконтроля поведения, экстернальным локусом контроля. Высокий уровень эмоциональности и, соответственно, высокая чувствительность к фрустрирующим ситуациям, неуверенность, тревога, беспокойство выявлены у 4 чел. (14,3%). Депрессивность, неустойчивость настроения установлена у 1 чел. (3,4%). У 6 испытуемых (21,4%) установлен низ-

кий уровень предметной эргичности, сниженный тонус, низкая вовлеченность в процесс деятельности, замедленность действий, низкая скорость моторно-двигательных операций, низкий уровень пластичности – у 4 испытуемых (14,3%).

При сравнении результатов психодиагностики, проведенной в группе кандидатов в водители, с результатами водителей-профессионалов статистически значимые различия установлены по показателям экстраверсии, практичности, концентрации и устойчивости внимания, долговременной памяти, уравновешенности нервных процессов (табл. 1).

Таблица 1

Сравнение средних тенденций в исследуемых подгруппах ($\bar{X} \pm m$)

Показатели	Группа I (n=28)	Группа II (n=48)	Значение критерия	Значимость различий, p
Экстраверсия, баллы	52,2± 1,3	48,1±1,0	T=2,42	p=0,018
Практичность, баллы	54,8± 1,4	47,9±1,0	W=751,0	p<0,001
Концентрация внимания (Тср.), с	37,7± 1,3	41,8±1,2	T=2,18	p=0,032
Устойчивость внимания (Т 5-й таблицы Шульте), с	37,9±1,6	43,3±1,3	T=2,50	p=0,015
Долговременная память, кол-во слов	7,6±0,3	6,8±0,2	W=820,0	p=0,004
Уравновешенность нервных процессов (Kfa), баллы	2,5±0,7	6,3±0,6	W=719,0	p<0,001

Примечания: \bar{X} - среднее, m – ошибка среднего, Тср. – среднее время, Т – время, Kfa – коэффициент функциональной асимметрии.

Из данных таблицы 1 следует, что у водителей-профессионалов в большей степени, в сравнении с кандидатами в водители, развиты такие личностные качества, как умение контролировать собственное поведение, практичность, реалистичность, умение хорошо адаптироваться, настойчивость. Учитывая, что водители-профессионалы осуществляют управление автомобилем в силу своей профессиональной деятельности, можно предположить, что сформированность данных качеств обусловлена требованиями деятельности, профессиональным опытом. Однако показатели концентрации и устойчивости внимания, а также долговременной памяти, качественно лучше в группе учащихся автошколы. Это может объясняться наличием возрастных различий между обследованными группами (p=0,003). В данном случае еще раз демонстрируется необходимость усовершенствования контроля психологического состояния и уровня развития познавательных процессов водителей, чья профессиональная деятельность связана с управлением автомобилем, а также разработки и внедрения методов восстановления и развития функций памяти, внимания, мышления и др.

Формирование готовности к деятельности происходит на основании имеющегося уровня развития познавательных процессов, свойств личности и темперамента, мотивации и волевых качеств, однако важную роль здесь при-

обретает опыт вождения. Учитывая, что у кандидатов в водители, которые только проходят обучение в автошколе, еще не сформирована система индивидуальных качеств, возникающая по мере профессионализации, их готовность к деятельности определяется не всей структурой профессионально важных качеств, а отдельными качествами.

Выводы и перспективы дальнейших исследований. При сравнении результатов психодиагностики, проведенной в группе кандидатов в водители, с результатами водителей-профессионалов значимые отличия установлены по показателям экстраверсии ($p=0,018$), практичности ($p<0,001$), концентрации ($p=0,032$) и устойчивости внимания ($p=0,015$), долговременной памяти ($p=0,004$), уравновешенности нервных процессов ($p<0,001$).

55 чел. 72% кандидатов в водители обладают необходимым уровнем развития индивидуальных качеств, влияющих на успешное выполнение водительской деятельности. В связи с этим необходимо проведение психологического отбора кандидатов, базирующегося на оценке уровня развития профессионально важных качеств, на этапе поступления в автошколу.

У водителей-профессионалов показатели личностных профессионально важных качеств качественно лучше, что объясняется сформированностью структуры деятельности и наличием взаимосвязанных ПВК и их комплексов. В связи с этим, данный контингент должен подвергаться психологической оценке не отдельных индивидуальных качеств, а уровня готовности к деятельности – длительной (в рамках предварительных и периодических медицинских осмотров) и оперативной (в рамках предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров).

Готовность кандидатов в водители к управлению автомобилем определяется интегральным выражением когнитивных процессов, эмоциональной сферы, личностных характеристик, поэтому изучение данных показателей имеет важное значение для прогнозирования успешности в освоении водительской деятельности.

Низкие оценки по показателям познавательных процессов, эмоциональной сферы, свойств личности предопределяют снижение эффективности обучения и высокую вероятность последующего попадания в аварийные ситуации в качестве как пассивного, так и активного участника ДТП. Данные результаты свидетельствуют о необходимости проведения коррекционных мероприятий с целью развития необходимого уровня профессионально важных качеств водителя.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. *Абрамова М. Ю.* Анализ подходов к определению профессиональной готовности к деятельности водителя / М.Ю. Абрамова. – Ярославский педагогический вестник. – 2012. – № 3, Т. 2. – С. 266-270.
2. *Голованов Ю. Н.* Оценка и формирование психологической готовности сотрудников специальных подразделений МВД России к деятельности в экстремальных ситуациях :На примере ОМОН МВД России : автореф. дисс. на соискание науч. степени канд. психол. наук : спец. 19.00.06 «Юридическая психология» / Ю.Н. Голованов. – Москва, 2001. – 26 с.

3. *Деркач А. А.* Акмеология: личностное и профессиональное развитие человека / А.А. Деркач. – М.: РАГС, 2000. – С.48-52.
4. *Дьяченко М. И.* Психологическая готовность / М.И. Дьяченко, Л.А. Кандыбович. – М.: Наука, 1986. – С.49-52.
5. *Кучерявенко И. А.* Проблема психологической готовности к профессиональной деятельности / И.А. Кучерявенко // Молодой ученый. – 2011. – № 12. – Т.2. – С. 60-62.
6. *Панченко О. А.* Психофизиология надежности профессиональной деятельности водителей пассажирского автомобильного транспорта / О.А. Панченко, М.В. Гаража // Реабилитация и абилитация человека. Клиническая и информационная проблематика: сб. науч. работ / Под общ. ред. О.А. Панченко. – К.: КВИЦ, 2012. – С. 159-168.
7. *Романов А. Н.* Автотранспортная психология / А.Н. Романов. – М.: Академия, 2002. – 224 с.
8. *Сирота В. М.* Технические средства для исследования поведения водителя в критических ситуациях / В.М. Сирота, А.Н. Дудников, Р.В. Арванов // Вісті Автомобільно-дорожнього інституту. – 2010. – № 1(10). – С. 18-22.

SPISOK ISPOL'ZOVANNYH ISTOCHNIKOV

1. *Abramova M. Ju.* Analiz podhodov k opredeleniju professional'noj gotovnosti k dejatel'nosti voditelja / M.Ju. Abramova. – Jaroslavskij pedagogicheskij vestnik. – 2012. – № 3, T. 2. – S. 266-270.
2. *Golovanov Ju. N.* Ocenka i formirovanie psihologicheskoy gotovnosti sotrudnikov special'nyh podrazdelenij MVD Rossii k dejatel'nosti v jekstremal'nyh situacijah :Na primere OMON MVD Rossii : avtoref. diss. na soiskanie nauch. stepeni kand. psihol. nauk : spec. 19.00.06 «Juridicheskaja psihologija» / Ju.N. Golovanov. – Moskva, 2001. – 26 s.
3. *Derkach A. A.* Akmeologija: lichnostnoe i professional'noe razvitie cheloveka / A.A. Derkach. – М.: RAGS, 2000. – S. 48-52.
4. *D'jachenko M. I.* Psihologicheskaja gotovnost' / M.I. D'jachenko, L.A. Kandybovich. – М.: Nauka, 1986. – S.49-52.
5. *Kucherjavenko I. A.* Problema psihologicheskoy gotovnosti k professional'noj dejatel'nosti / I.A. Kucherjavenko // Molodoj uchenyj. – 2011. – № 12. – Т.2. – S. 60-62.
6. *Panchenko O. A.* Psihofiziologija nadezhnosti professional'noj dejatel'nosti voditelej passazhirskogo avtomobil'nogo transporta / O.A. Panchenko, M.V. Garazha // Reabilitacija i abilitacija cheloveka. Klinicheskaja i informacionnaja problematika: sb. nauch. rabot / Pod obshh. red. O.A. Panchenko. – К.: KVIC, 2012. – S. 159-168.
7. *Romanov A. N.* Avtotransportnaja psihologija / A.N. Romanov. – М.: Akademija, 2002. – 224 s.
8. *Sirota V. M.* Tehnicheskie sredstva dlja issledovanija povedenija voditelja v kriticheskijh situacijah / V.M. Sirota, A.N. Dudnikov, R.V. Arvanov // Visti Avtomobil'no-dorozhn'ogo institutu. – 2010. – № 1(10). – S. 18-22.

Garazha M. V. PREPAREDNESS OF THE CANDIDATE TO BEING A DRIVER. The paper contains analysis of preparedness of a potential driver to driving activity from the standpoint of driver's activity specifications, demands to personal, emotional and cognitive spheres. The research took place in a group of students of a driving courses; professional drivers (transporters, State Emergency Service of Ukraine drivers) were the comparison group. While comparing the analysis of the psychodiagnostics in groups, the significant diversity was indicated within the indexes of extraversion ($p=0,018$), pragmatism ($p<0,01$), concentration ($p=0,032$), attention span ($p=0,015$), long-term memory ($p=0,004$) and nervous processes bal-

ance ($p < 0,001$). Herewith the candidates have more developed cognitive indexes that might be caused by the age difference, comparing to professional drivers. However personal qualities, bound up with preparedness to drive, are not fully developed, that is explained by the underdevelopment of the driver's activity system.

Only 72% of students have the necessary level of development of personal qualities that influence the bringing off driving. Thereby the psychological control of preparedness the candidate to driving a vehicle is necessary during the period of studying in driving school.

The preparedness of the candidates to being a driver is determined by integral expression of cognitive processes, emotional sphere and personal qualities therefore studying these indexes is sufficient for prognostication the success in familiarization with driving.

Keywords: preparedness to action, candidates to being a driver, professional drivers, psychodiagnostics, personal, emotional and cognitive spheres.

Отримано: 21.08.2014

УДК 159.9

Горбунова Вікторія Валеріївна

МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ РЕКОНСТРУКЦІЇ МІЖСУБ'ЄКТНОЇ ІНТЕРАКЦІЇ В КОМАНДАХ

Горбунова В. В. МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ РЕКОНСТРУКЦІЇ МІЖСУБ'ЄКТНОЇ ІНТЕРАКЦІЇ В КОМАНДАХ. У статті розглянуто різні схеми аналізу простору командної інтеракції через призму того, наскільки процедури моделювання інтерсуб'єктного простору групи враховують суб'єктність кожного з її учасників. Серед них: соціометричний аналіз Я.Л. Морено, командна соціокартографія Р. Бахбуха, топографія взаємин за К. Левіном. Вказуються на методологічні обмеження, які виникають у рамках описаних підходів у контексті авторської ціннісно-рольової моделі. Запропоновано й обґрунтовано переваги використання психосемантичного моделювання інтеракції в командах, а саме, шляхом реконструкції та зведення до спільного знаменника імпліцитних теорій міжсуб'єктної інтеракції членів команди, в їх ціннісно-рольовій сутності.

Ключові слова: інтеракція, міжсуб'єктна інтеракція, команда, ціннісно-рольова модель, соціометрія, соціокартографія, топографія взаємин.

Горбунова В. В. МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ РЕКОНСТРУКЦИИ МЕЖСУБЪЕКТНОЙ ИНТЕРАКЦИИ В КОМАНДАХ. В статье рассмотрены разные схемы анализа пространства командной интеракции сквозь призму того, насколько процедуры моделирования интерсубъектного пространства группы учитывают субъектность каждого из ее участников. Среди рассмотренных: социометрический анализ Я.Л. Морено, командная социокартография Р. Бахбуха, топология отношений К. Левина. Указывается на методологические ограничения, которые возникают в рамках описанных подходов в контексте авторской ценностно-ролевой модели. Предложено и обосновано преимущества использования психосемантического моделирования интеракции в командах, а именно, путем реконструкции и сведения к общему знаменателю импліцитных теорий межсубъектной интеракции членов команды в их ценностно-ролевой сущности.

Ключевые слова: интеракция, межсубъектная интеракция, команда, ценностно-ролевая модель, социометрия, социокартография, топография отношений.

Постановка проблеми. Інтеракція в командах твориться усіма її учасниками. Життєві цінності кожного задають координати суб'єктивного осмис-