

АНТОЛОГИЯ

Рубрику ведет А. Л. Журавлев, академик РАН, профессор,
научный руководитель Института психологии РАН

УДК 159.9

ГРНТИ 15.81.29

ПСИХОТЕХНИК ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ И.Н. ДЬЯКОВ (К 130-ЛЕТИЮ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ)

© 2021 г. Н.Ю. Стоюхина

*Кандидат психологических наук, доцент,
Нижегородский государственный университет им. Н.И. Лобачевского;
г. Нижний Новгород, Россия
e-mail: natast0@rambler.ru*

В статье анализируются работы И.Н. Дьякова (1891-1937) в области психотехники. Выделяются направления его исследований: психотехника городской среды и психотехника безопасности на дорогах. Он предлагал создать модель применения промышленной психотехники в коммунальном хозяйстве крупного и интенсивно развившегося города середины 1920-х гг. Усложнившаяся транспортная сеть вела к увеличению несчастных случаев с участием трамвая, автобуса и автомобиля. К тому же в Москве было тесно, ее территория плотно заселялась, неровные улицы создавали затруднения для быстрой езды. По мнению Дьякова, только развивающаяся промышленная психотехника могла помочь жителям и работникам транспорта города: следовало постоянно объяснять им особенности взаимодействия с насыщенной опасностями городской средой и проводить профессиональный отбор кандидатов на место водителя, что позволило бы учитывать индивидуальные психофизические особенности рабочих и служащих городского транспорта, повышать их квалификацию до максимального уровня. Он опирался на исследования Г. Мюнстерберга, В. Меде, К. Пиорковски, Ж. Фонтеня и А. Соляри. По отношению к человеку — жителю любого большого города — Дьяков придерживался позиции биотехники, основатели которой

считали затраты энергии, расходуемые человеком в течение дня, и всячески стремились снизить нетрудовые затраты организма. Утомляется горожанин под влиянием общего санитарного состояния города, т.е. особенностей состава городского воздуха, воды и света. Кроме них, имелся еще целый ряд вызывавших утомление явлений, значение которых могло открыться только в связи с успехами современной еще науки о труде: мостовые и тротуары, домовые лестницы, лифты, городской пассажирский транспорт, ожидание в очередях, заторможенные и «холостые» реакции, городской шум. Дьяков предлагал оптимизацию городской среды, отрицательно воздействующей на человека. Дьяков был одним из немногих советских психотехников, разрабатывавших вопросы воздействия с целью достижения безопасности дорожного движения и, пожалуй, единственным психотехником-урбанистом.

Ключевые слова: история психологии, психотехника, И.Н. Дьяков, психология воздействия, городская среда, безопасность на дорогах.

Недавно исполнилось 130 лет со дня рождения Ивана Николаевича Дьякова — воспитанника Г.И. Челпанова, советского психолога и психотехника, специалиста в области профотбора и психологии воздействия. Имя его оказалось незаслуженно забытым, а причиной тому служит сам противоречивый характер построения истории психологического знания, когда «оценки тех или иных событий порою существенно различаются: одна и та же работа одному историку психологии представляется эпохальной, для другого являет собой малозначимое событие... В значительной степени ...история психологии представляет “веселую науку”, в которой многое оказывается противоречивым, порою взаимоисключающим, а оценки иногда или непредсказуемы, или попросту неправедны» (Мазилев, 2008, с. 22). Труды И.Н. Дьякова, как и его биография, требуют пристального и беспристрастного изучения, рассказ о нем заслуживает отдельной книги, и в данной статье мы коснемся только одного направления его научной деятельности.

НАЧАЛО НАУЧНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Иван Николаевич Дьяков родился 8 (20) октября 1891 г. в г. Новочеркасске, тогда относившемся к Области Войска Донского (с 1920 г. казачье население области

было разделено между тремя административными единицами: Северо-Кавказским краем, Царицынской губернией и Донецкой губернией). Его отец, донской казак Николай Николаевич Дьяков родом из Усть-Медведицкой станицы (с 1933 г. — г. Серафимович Волгоградской обл.), после окончания физико-математического факультета Санкт-Петербургского университета работал учителем в усть-медведицких и новочеркасских гимназиях, а с 1920 г. стал профессором математики в Донском политехническом институте (умер в 1935 г.). Семья была большой, четыре брата: Николай, Дмитрий, Василий, Иван и пять сестер: Нина, Анна, Наталья, Елена, Елизавета. Сам Иван Николаевич в 1910 г. окончил Новочеркасскую гимназию с золотой медалью и поступил на историко-филологический факультет Московского императорского университета. На год позже в 1911 г. туда же поступил и его знаменитый земляк А.Ф. Лосев (1893-1988), выпускник той же Новочеркасской гимназии. Они оба были учениками профессора Г.И. Челпанова — российского философа и психолога, создателя Психологического семинария и Психологического института. В 1912-1913 учебном году, когда занятия Семинария были перенесены в только что отстроенное здание института, предметом изучения теоретической психологии стал вопрос о личности. Иван Дьяков выступал с докладами «Учение Шуппе о личности и единстве сознания», «О Бергсоне» и участвовал в качестве испытуемого в экспериментальных исследованиях своих товарищей: «Успехи логического запоминания» (А.Н. Рыбников), «Методы полных рядов в области ощущений тяжести» (Б.Н. Северный), «Об эстетической образности» (А.Ф. Лосев). Летний семестр 1913 г. Дьяков провел в Берлине и Лейпциге, где работал над своим кандидатским сочинением «Критика В. Джемса о личности и единстве сознания», за которое был награжден золотой медалью (Отчет, 1914, с. 327).

После окончания университетского курса он остался там «для приготовления к профессорской деятельности»; это заняло четыре года — с 1915 по 1919 гг. Работая в московских гимназиях преподавателем логики, психологии и русской литературы, Дьяков

опубликовал свое первое научное сочинение «Проблема взаимоотношения субстанции и времени» (1916), а затем, в течение 1917-1919 гг. в журнале «Психологическое обозрение» несколько рецензий на книги: У. Мак-Дауолла «Основные проблемы социальной психологии», В. Вундта «Проблемы психологии народов», С.С. Гарта «Человеческое я перед лицом истины, свободы и смерти», J.M. Baldwin «The Individual and Society or Psychology and Sociology».

Вероятно, в связи с революционными событиями и наступившими затем голодом и разрухой, молодой ученый вернулся на родину, где принял предложение с 1918-1919 уч. г. занять должность преподавателя Донского педагогического института (Новочеркасск), находившегося тогда на стадии организации. «Область Войска Донского в результате эвакуаций военных лет без преувеличения могла быть названа главным центром интеллектуальной миграции. Почти в одночасье ставший университетским Ростов-на-Дону и Новочеркасск, еще более обогатившийся вузами, сформировали мощное научно-образовательное пространство» (Еремеева, 2017, с. 67). С 1920 г. И.Н. Дьяков стал профессором института по кафедре философии и психологии, а также деканом внешкольного факультета, редактором издания трудов института, организатором лаборатории экспериментальной психологии, опубликовал философскую работу «Проблема достоверности познания в современной философии» (Дьяков, 1921), где продолжал размышления об учении Шуппе, начатые еще в Семинарии Г.И. Челпанова. Вскоре он вернулся в Москву, т.к. в 1921 г. был избран по конкурсу на должность старшего научного сотрудника Института научной философии I-го МГУ.

Живя в столице, Иван Николаевич вернулся к научной и практической жизни психологического сообщества, вначале работая как педолог: заведовал педологическими курсами при Главпрофорге (1921-1922 уч.г.), был старшим научным сотрудником и действительным членом Центрального педологического института (1921-1923 гг.). Его участие в работе педологической секции Второго всероссийского психоневрологического

съезда (03.01-10.01.1924 г., Ленинград) было отмечено докладами «Развитие социального сознания ребенка» и «Метод психодиагностики в педологии» (Стоюхина, 2013, с. 75). Увлечение психодиагностическими методиками отразилось в работах «Психодиагностика» о новой тогда методике Роршаха (Дьяков, 1923), «Тесты педологического отдела ИМШР (Института методов школьной работы — прим. Н. Стоюхиной)», написанной вместе с Н.А. Бухгольц и А.М. Шуберт (1926).

Весной 1923 г. в Витебске начал работать Высший педагогический институт с четырёхлетним сроком обучения и тремя отделениями — биолого-географическое, физико-математическое и социально-историческое. Сюда был приглашен и И.Н. Дьяков. После включения Витебской губернии в состав Белорусской Советской Республики в марте 1924 г. институт законсервировали, а студентов и преподавателей перевели в Белгосуниверситет в Минске, поэтому в Витебске Дьяков работал недолго.

ПСИХОТЕХНИКА ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ

Интерес к психотехнике у Ивана Николаевича возник с середины 1920-х гг. С.Г. Геллерштейн определял психотехнику как «отрасль психологии, изучающую роль “психологического фактора” в различных областях человеческой деятельности с целью ее рационализации» (Геллерштейн, 1933, стлб. 830), и выделял в ней направления: «1) профотбор и профконсультация взрослых и подростков, 2) подготовка и обучение подростков и взрослых, 3) рационализация условий труда и трудового процесса, 4) участие в воздейственной работе (напр., пропаганда безопасности)» (Там же, стлб. 833). Поле интересов Дьякова-психотехника очерчивалось кругом задач, выдвигаемых организацией воздействия на человека и, что важно — обеспечением его жизни в городской среде. Последнее выделило Ивана Николаевича из большого количества психотехников.

В 1924-1925 гг. Дьяков — старший научный сотрудник и профессор Государственного института физкультуры (Москва). Вместе с профессорами Н.В. Петровским и П.А. Рудиком, бывшими сокурсниками по Психологическому семинарию

Г.И. Челпанова, он работает в психотехнической лаборатории, принимая активное участие в исследовании мировой шахматной элиты (Э. Ласкер, Р. Рети, К. Торре, Р. Шпильман, С.Г. Тартаковер, Ф. Ейтс, Э. Грюнфельд и др.), прибывшей на Первый Московский международный шахматный турнир (10.11 – 08.12.1925). Психотехническая лаборатория Института физкультуры вместе с аппаратами временно переехала в гостиницу, где жили зарубежные гости турнира. По результатам исследований была написана книга (Дьяков и др., 1926), о которой хорошо отзывался А.П. Нечаев в своей работе о воспитательной роли шахматной игры (Нечаев, 1928), продолжавший идеи своих коллег.

В 1925 г. очевиден четко проявившийся интерес Ивана Николаевича к психотехнике городской жизни, ее практическому применению, помогавшему решать вопросы ежедневного существования большого города, каким стала Москва. Обратившись к часто цитируемой психотехниками работе Г. Мюнстерберга «Основы психотехники», находим подтверждение у него такого рода деятельности в разделе «Приспособление индустриальной техники»: именно условия проживания в городе становятся косвенными, техническими условиями, влияющими на производительность работника. «Что может быть сделано для исключения всех факторов, могущих понизить его (работника – прим. Н.Ю.) производительность, и что еще остается сделать для повышения ее? Тут прежде всего речь будет идти о внешних технических условиях, во-вторых, о возможных усовершенствованиях в самой работе, и наконец, о борьбе противоположных мотивов» (Мюнстерберг, 1924, с. 16). И кажется сначала, что только последний фактор имеет отношение к психике, но технические условия также влияют на психику, затрудняя или облегчая психофизические функции, поэтому они обязательно должны изучаться и учитываться психотехниками, т.к. именно они в итоге могут оказать наибольшее влияние на общий результат работы. Условия жизни и работы в городе безусловно относятся к таким техническим условиям, влияющим на производительность труда проживающих в нем людей. В то время урбанистика – комплекс научных знаний

по развитию городской среды — только начинала свое формирование, и из трех ее направлений (внешняя форма города и варианты его композиционной структуры; проблемы городской инфраструктуры, включая транспортные сети, экономику; проблемы социальной жизни города) И.Н. Дьяков был увлечен вторым, технологическим.

В одной из первых пространственных статей по вопросам психотехнической урбанистики он рассуждал о преимуществах метро на примере подземок в Берлине и Париже, задаваясь вопросом: «не является ли мысль о метрополитене в Москве в условиях современной хозяйственно-экономической ситуации “бесполезным мечтанием”?» (Дьяков, 1924а, с. 13), и отвечал — метрополитен необходим и будет, т.к. «ни трамвай, ни автобусы и ни аэропланы принципиально не могут отменить постройки метрополитена. Трамвай медлителен, стеснителен и “нервен”. Автобусы... также медлительны, но они еще больше, чем трамвай, загромождают свободное пространство, остающееся на долю жителей после трамвая, своими неуклюжими туловищами <...> Остается последний отводящий аргумент — аэропланы» (Там же), но для их взлета и посадки нет места в городе.

Учитывая особенности столицы: тесноту территории, плотную заселенность при слабой застройке, неправильность московских улиц и их затруднительность для быстрой езды — применение новых способов внутригородского передвижения и сообщения (трамвая, автобуса, такси) становилось важнейшей проблемой, сопровождавшейся возрастающей кривой несчастных случаев. К тому же качество дорог было ужасающим, так, например, в октябре 1925 г. в яму, находившуюся в Водопьяном переулке (теперь на этом месте Тургеневская площадь), провалилась ломовая лошадь, едва спасенная пожарниками и милиционерами с помощью деревянного подъемника. Или знаменитые булыжные мостовые, ранее созданные с тщательно подогнанными камнями, позже при их ремонте перестали соблюдать технологии: перестали подгонять камни, убрали гравий, и — «песок носился дождем, выветривался, засоряя буксы трамвайных вагонов,

водостоки, а в сухую ветреную погоду превращались в тучи пыли» (Андреевский, 2003, с. 95).

Пассажиров транспорта предстояло обучить и воспитывать поведению по отношению к движущейся машине. Под колеса трамваев попадали так называемые «висельники» (те, кто «висел» на подножке или буферах), любители вскакивать и высккивать на ходу, экономя время ходьбы от остановки до нужного места, да просто невнимательные граждане, многие из таких нарушителей были школьниками. Мерой предупреждения должна была стать широкая агитация среди детей и родителей, которая должна была проводиться, в первую очередь, в школах, но это будет сделано позже. А пока гибли люди...

И.Н. Дьяков подошел к пониманию несчастного случая в городском движении как к сложному явлению, в котором участвует несколько составляющих: «во 1-х, пассажир или пешеход, пострадавший в нем, во 2-х, служащий соответствующего трамвая (вагоновожатый) или автомобиля (шофер), являвшийся управляющим лицом, в 3-х, состояние самого трамвая или автомобиля и, наконец, в 4-х, различные иные внешние обстоятельства, сопровождавшие этот случай, например, особенная густота и беспорядочность движения людского потока (выход из театра), поведение милиционера и характер сигналов, подававшихся им, и пр. и пр.» (Дьяков, 1924б, с. 8). Применяя методы «промышленной психотехники, подходящей к разрешению этого вопроса с точки зрения учета индивидуальных психофизических особенностей рабочих и служащих городского транспорта» (Там же), он предложил методы профотбора и повышение квалификации работников.

Тема комфортной, безопасной и хорошо организованной городской жизни продолжилась в статье «Искусство художественной рекламы в городской жизни России и Запада» (Дьяков, 1925а). Дьяков возражал в ответ на популярное в то время утверждение, что реклама, как практическое, утилитарное явление, несовместима с искусством, и «чисто художественное содержание рекламы, заставляя наше внимание

сосредоточиваться на эстетическом ее созерцании и отвлекая его от прямой и непосредственной ее практической цели, может только понизить агитационное действие рекламы, т.е. повредить делу» (Там же, с. 40): реклама и плакат, как прикладное искусство, становятся важнейшим способом «поднятия эстетической культуры народа вообще и городской эстетической культуры в особенности» (Там же, с. 46). Он обозначил одно из условий воздействия рекламы — выделение целевой аудитории, предложив ее типы: различные этносы в СССР; пролетарии и мелкие буржуа; мужчины и женщины; образованные и необразованные; городские жители и деревенские жители, хотя, кроме подобных факторов группового характера, следовало также опираться на данные экспериментальной эстетики и области научного знания, исследовавшей элементарные, простейшие эстетические формы и отношения, как средства воздействия (сочетания цветов, геометрические формы, шрифт и др.).

Иван Николаевич был единственным известным нам психотехником, пытавшимся синтезировать знания по биомеханике трудовых действий и рабочих поз с психотехникой. Как известно, биомеханика как естественная наука изучает механические свойства живых тканей на основе моделей и методов механики, охватывая при этом различные уровни организации живой материи, но чаще объектом исследования являются движения животных и человека. Сейчас биомеханика трудовых действий и рабочих поз является составной частью эргономики, в свою очередь, входящей в гигиену труда. Необычайно популярным в 1920-х гг. была книга «Человеческая машина» (Амар, 1922) директора лаборатории по изучению профессионального труда в Париже Ж. Амара (Jules Amar, 1879-1935), поместившего понятие «энергия» в центр исследования жизнедеятельности человека. Как писали в предисловии профессор Цюрихского политехникума В. Анри (Henri Victor, 1872-1940) и заведующий психофизиологическим отделом Центрального института труда (ЦИТ) К.Х. Кекчев (1893-1948), «сравнение человека с машиной и пищи с топливом котла поставили вопрос об утилизации человеком той энергии, которую он получает в пище. <...> человек утилизирует энергию пищи в большей или меньшей

степени в зависимости от условий работы. ...изменяя некоторые условия работы, например, изменяя ритм движений, можно в значительной степени повысить производительность труда, т.е. понизить ту трату энергии, которая производится для выполнения заданной работы» (Амар, 1922, с. 4). Следуя этой логике, И.Н. Дьяков обозначил санитарно-гигиенические условия городской жизни, утомляюще воздействовавшие на человека и, как следствие, расходовавшие энергию жизни, — городской воздух, городская вода, недостаток света, т.е. то, что можно устранить, используя ресурсы городской санитарии, и подробно расписал городские факторы, отягощавшие, утомлявшие труд городского жителя:

1. Мостовые, тротуары, шоссе́нные дороги — «искусственные приспособления, которые имеют своей целью гарантировать пешеходу возможно меньшее отклонение от идеальной плоскости, т.е., следовательно, возможно меньшую непроизводительную трату энергии на преодоление неровностей пути» (Дьяков, 1925б, с. 48). И даже небольшая неровность мостовой в 4 см, нарушающая периодичность и ритмичность ходьбы, вызывает непроизводительную трату человеческой энергии, делают человека вдвое менее работоспособным, скорее истощая запас сил и утомляя. Ходьба по глубокой грязи, по глубокому сырому снегу, по обледеневшей мостовой во время гололедицы, по вязкому снегу, по улице с выбоинами — «все это виды ходьбы, столь хорошо известные всякому провинциалу, вызывающие пяти-шестикратный непроизводительный расход сил» (Там же, с. 49). Состояние тротуаров, мостовых, пешеходных и проездных путей сообщения — не какое-то абстрактное «городское благоустройство», а реальная проблема «сохранения колоссального количества рабочей энергии городских жителей для использования ее в производительном труде» (Там же, с. 50), которая зачастую не чувствуется человеком, потому что потеря энергии восполняется бессознательным добавочным питанием. И.Н. Дьяков считал целесообразным все мостовые в городах СССР в ближайшее время покрыть асфальтом.

2. Домовые лестницы и лифты. По мнению биотехников, работа организма по восхождению по лестнице, равна произведению веса тела на высоту поднятия. Человек поднимается с большей поспешностью, чем та, с какой он идет по горизонтальной поверхности, поэтому лифты как способы сбережения живой энергии приобретают огромное культурно-гигиеническое значение и их необходимо сделать неотъемлемой принадлежностью дома.

3. Городской пассажирский транспорт, которого категорически не хватает и где люди стоят на ногах, приводит к усталости, не отличаемой от той, которая приобретается при прохождении того же пространства пешком. Можно «уплотнить» вагоны трамваев, оснастив их откидывающимися сиденьями, упразднить одиночные вагоны, ввести автобусы с империалом (двойная скамья на крыше вагона трамвая, автобуса — прим. Н. С.), двухэтажные вагоны и т.п.

4. Очереди, как фактор добавочного (ненужного) городского массового утомления, можно устранить в том случае, если пересмотреть весь строй и организацию городской жизни, но Дьяков выделил условия, их устраняющие: уточнение и улучшение информирования населения, сопротивляющегося всякой неопределенности во времени и пространстве; стандартизация городской жизни (открытия и закрытия магазинов, видов будничной и праздничной торговли, сроков начала и окончания фактических работ в учреждениях и др.).

5. Заторможенные и «холостые» реакции — так И.Н. Дьяков назвал все те случаи, когда наш рефлекс разрешается как бы «впустую», подобно «холостому ходу» машины: ходьба по обледенелому, скользкому пути, неровностям уличной поверхности, заставляющим спотыкаться, по тесным городским улицам, езда в трамвае или автобусе, стоя на ногах, перерывы, остановки, задержки в пути, все виды и формы городской сутолоки, возникающей там, где происходит массовое торможение двигательных рефлексов. О московских тротуарах Дьяков говорит неоднократно: они узки, изобилуют домовыми выступами, колоннами, крыльцами, лестницами и т.п., что делает сплошное

прохождение по большинству улиц совершенно невозможным, потому требуют перепланировки.

6. Городской шум.

Итогом статьи служат два важных вывода:

- о значимости информационного воздействия на городское население: «детально разработанный и психотехнически проверенный точный распорядок уличного движения совершенно немыслим без детальнейшей, точной и совершенно однообразной, т.е. стандартной информации населения о наименованиях, направлениях, может быть даже промышленно-административном «составе» улиц, о местах пешеходной и проездной опасности («символика опасностей»), переходах, стоянках и проч., и проч., — словом о всем том, что должен знать всякий гражданин, находящийся на улице» (Дьяков, 1925в, с. 32);

- о вредных, энергозатратных условиях жизни в городе: «специфические условия городской жизни дают городскому жителю двойную утомляемость, сравнительно с деревенской жизнью, требуют от него двойного расхода нервной энергии, вызывая вдвое скорейшую изнашиваемость и что этот непроизводительный расход может быть без особого труда уменьшен по крайней мере на 60% посредством систематического и планомерного изучения под этим углом зрения условий городской жизни и ряда ближайших, связанных с ним организационных мероприятий городского строительства» (Там же, с. 33).

Спустя некоторое время, Дьяков написал отдельную статью о важности борьбы с городским шумом (Дьяков, 1925е), увеличивающим численность нервных и психических заболеваний. В крупных городах Западной Европы давно обратили внимание на вредность уличного шума, в СССР пока даже не поставлена проблема. Иван Николаевич наметил ряд мер, уменьшавших городской шум: запрет на громкие звуки с 23.30 до 7.00; запрет транспорта на въезд в домовые дворы; уборка и ремонт улиц,

дворов, домовых лестниц в оговоренное время, но не в ночное; нормирование звуковых сигналов и т.д.

С 1926 по 1929 гг. Дьяков заведует психотехнической лабораторией Московского коммунального хозяйства (МКХ), его сокурсник Н.В. Петровский — технический руководитель лаборатории. В этот период Дьяковым были написаны работы по самому востребованному и разработанному направлению психотехники — профотбору: «Постановка психотехнического подбора и квалификации обслуживающего персонала автопредприятий МКХ и психотехнической рационализации движения в Москве» (Дьяков, 1925г), «Методы психотехнического профессионального подбора работников городского транспорта» (Дьяков, 1925д), «Психофизический организм человека как рабочая машина» (Дьяков, 1926), «Психотехническое испытание на автотранспорте» (Дьяков, 1927), «Психотехника в коммунальном деле и местном транспорте...» (Дьяков, Петровский, 1928), в них мы видим высокообразованного ученого-психотехника с оригинальным взглядом на решаемые им проблемы (Стоюхина, 2015, 2016, 2017б).

ПСИХОТЕХНИКА БЕЗОПАСНОСТИ НА ДОРОГАХ

С начала 1930-х гг. интерес Дьякова сосредоточился на психологии воздействия, относящейся к организации безопасного движения на дорогах. На секции «Социальная психология и изучение поведения» Всесоюзного съезда по изучению поведения человека (25.01 — 01.02.1930, Москва) И.Н. Дьяков выступил с докладом «Экспериментальное психофизиологическое исследование регулятора коллективного поведения», в которых рассказывал об изучении неорганизованных коллективов, находящихся в состоянии «не инструктированного внимания». В таких коллективах, примером которых могут служить прохожие на улице, нет единой апперцепции, целеустремленности их сознания, единства реагирования и поведения, их внимание не вызывает улица, «так как улица составляет только побочное обстоятельство для основной целевой установки их внимания и их поведения» (Дьяков, 1930, с. 110). Новый объект для психотехнического изучения — «факторы, обуславливающие поведение больших коллективов вне фокуса и вне сферы их

актуального сознания» (Там же) требует специального изучения. Дьяков предлагал экспериментально исследовать психофизиологический оптимум, за счет которого обеспечивается максимальная социальная эффективность воздействия различных раздражителей — света, цвета, формы, движения, звука, применимых для урегулирования поведения неорганизованного коллектива в городской среде. Большое значение из всех раздражителей-стимулов имеют форма изображения и идеологическое содержание, сила воздействия света умеренная, звук в городе «затушевывается хаотичностью шумов современной действительности» (Там же, с. 111). Также важен временной фактор: «максимум эффективности принадлежит раздражителям внезапно появляющимся и исчезающим, минимум — непрерывно действующим» (Там же). Подобные исследования регуляторов поведения неорганизованных коллективов много значили не только для регулирования городской жизни, но и для всех областей применения искусства агитационного воздействия.

После ухода из Психотехнической лаборатории Московского коммунального хозяйства (Стоюхина, 2013, 2018) и закрытия ГАХН, в 1930 г. Иван Николаевич перешел на работу в научно-исследовательский институт автодорожной безопасности при Центральном управлении транспорта Народного комиссариата путей сообщения (ЦУДорТранс НКПС) заведующим сектором, позже — заместителем директора. В ведении института было планирование и регулирование дорожного хозяйства и автомобильного транспорта, а также транспортно-эксплуатационное и складское дело. Через год само управление изменило название на Центральное управление шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта при Совете Народных Комиссаров Союза Советских Социалистических Республик (ЦУДорТранс при СНК СССР), а сам Дьяков в 1933-1935 гг. занимал должность старшего научного сотрудника и продолжил заниматься темой обеспечения безопасного движения на дорогах через воздействие плакатов на водителей и пешеходов (Дьяков, 1936; Дьяков, Мкрчанц, 1935).

При этом Дьяков, как большинство профессоров и научных сотрудников, работал, совмещая несколько должностей. С 1930 г. он принял предложение занять должность профессора Ярославского педагогического института, преподавал там, бывая наездами. В Москве же внештатно работал в Психологическом институте, поочередно руководимом К.Н. Корниловым (1924-1930 гг.), А.Б. Залкиндом (1930-1931 гг.), Т.Л. Коган (исполняла обязанности 1931-1932 гг.) и В.Н. Колбановским (1932-1937 гг.), вел там специальную тему по психологии грамматики и синтаксиса.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Жизнь Ивана Николаевича Дьякова закончилась в 1937 г. Его арестовали 4 августа, когда он находился дома (Зубовский бульвар, д. 15). А Через неделю следователь обвинял его в участии в контрреволюционной казачьей организации «Донское землячество», которая вела активную борьбу против Советской власти, будто бы существующей с 1930 г. Ивану Николаевичу вменялась в вину подготовка и вовлечение в организацию новых членов из числа знакомых, а также ведение контрреволюционной агитации через советскую печать. Через месяц в протоколах следователь уже писал «крупной контрреволюционной террористической казачьей организации, созданной и руководимой “Российским общевоинским Союзом” и центром правых, имеющей ответвления на Дону, Кубани, Оренбурге, Сталинграде и Москве» (ЦА ФСБ России. Р-7959. Л. 32). 10 сентября 1937 г. на закрытом судебном заседании Военной коллегии Верховного суда СССР, начавшемся в 18 ч. 25 мин., Дьяков отказался от своих показаний, данных на предварительном следствии, но «судьи» огласили приговор: «высшая мера наказания — расстрел с конфискацией всего личного ему принадлежащего имущества — подлежит немедленному исполнению» (Там же). Заседание было закрыто в 18 ч. 45 мин. Расстрелян на Донском кладбище, там же в общей могиле находится его прах (Стоюхина, 2017а).

Его жена Елизавета Васильевна Дьякова, чертежница в тресте «Мосэлектрик», 22 ноября 1937 г. была приговорена к восьми годам исправительно-трудовых лагерей как

«член семьи изменника Родины». Срок она отбывала сначала в Сенежлаге (Московская обл.), затем, с августа 1941 года — в Карлаге (Карагандинская обл., Казахстан). 11 февраля 1943 года она скончалась в заключении. Детей у Дьяковых не было.

Иван Николаевич Дьяков был реабилитирован в 1956 году.

В этой статье мы описали только одно направление многообразной деятельности И.Н. Дьякова — психологию воздействия городской среды на человека, что было необычно среди психотехников 1920-30-х гг. Целостное описание его научных интересов (педология, работа в ГАХН, педагогическая деятельность, психотехника безопасности на транспорте) воплощенных в ряде опубликованных работ и докладах, предполагается.

ЛИТЕРАТУРА

Амар Ж. Человеческая машина. Научные основы профессионального труда / пер. с фр. В. В. Ефимова, О. Л. Кана и К. Х. Кекчеева; под ред. и со вступ. ст. В. Анри и К. Х. Кекчеева. Москва: Гос. изд-во, 1922.

Андреевский Г.В. Повседневная жизнь Москвы в сталинскую эпоху (20-30-е годы). М.: Молодая гвардия, 2003.

Геллерштейн С. Психотехника // Большая медицинская энциклопедия / Гл. ред. Н.А. Семашко. Т. 27. М.: Государственное словарно-энциклопедическое издательство «Советская энциклопедия», 1933. Стлб. 830-845.

Дьяков И.Н. Проблема достоверности познания в современной философии // Труды Донского педагогического института Ч. 1: Общая. Проблема единства / Под ред. проф. Н. А. Попова. Новочеркасск: [б. и.], 1921. 32 с.

Дьяков И.Н. Психодиагностика // Педологический журнал. 1923. № 2. С. 26-33.

Дьяков И.Н. Городские подземные железные дороги (Метрополитен) // Коммунальное хозяйство. 1924а. № 14. С. 7-14.

Дьяков И.Н. Современная промышленная психотехника на службе коммунального хозяйства // Коммунальное хозяйство. 1924б. № 29. С. 6-12.

Дьяков И.Н. Искусство художественной рекламы в городской жизни России и Запада // Коммунальное хозяйство. 1925а. № 7. С. 40-48.

Дьяков И.Н. Городская жизнь и утомление (Вопросы НОТ'а в городской жизни) // Коммунальное хозяйство. 1925б. № 8. С. 44-52.

Дьяков И.Н. Городская жизнь и утомление (Вопросы НОТ'а в городской жизни) // Коммунальное хозяйство. 1925в. № 9. С. 28-34.

Дьяков И.Н. Постановка психотехнического подбора и квалификации обслуживающего персонала автопредприятий МКХ и психотехнической рационализации движения в Москве // Коммунальное хозяйство. 1925г. № 10. С. 28-35.

Дьяков И.Н. Методы психотехнического профессионального подбора работников городского транспорта // Коммунальное хозяйство. 1925д. № 19. С. 15-22.

Дьяков И.Н. Как бороться с городским шумом // Коммунальное хозяйство. 1925е. № 22. С. 37-39.

Дьяков И.Н. Психофизический организм человека как рабочая машина // Выбор профессии и школа / Под ред. Н.А. Рыбникова. М.-Л.: ГИЗ, 1926. С. 85-112.

Дьяков И.Н. Психотехническое испытание на автотранспорте // Коммунальное хозяйство. 1927. № 7-8. С. 6-11.

Дьяков И.Н. Экспериментальное психофизиологическое исследование регулятора коллективного поведения // Психо-неврологические науки в СССР: (материалы I Всесоюзного съезда по изучению поведения человека. 25.01-01.02.1930, Ленинград) / отв. ред. А. Б. Залкинд. Москва; Ленинград: Гос. мед. изд-во, 1930. С. 109-111.

Дьяков И.Н. Борьба с аварийностью силами автохозяйств. М.: Гострансиздат, 1936.

Дьяков И.Н., Мкрчанц С.А. Сигнальные дорожные знаки для регулирования и безопасности автогужевого движения: ОСТ 5802. 2-е изд., испр. и доп. Москва; Ленинград: Стандартгиз, 1935.

Дьяков И.Н., Петровский Н.В. Психотехника в коммунальном деле и местном транспорте: [Психотехнические испытания шоферов, вагоновожатых, контролеров, кондукторов и учеников школ местного транспорта]. Москва : Мосрекламсправиздат, 1928.

Дьяков И.Н., Петровский Н.В., Рудик П.А. Психология шахматной игры, на основе психотехнических испытаний участников Международного шахматного турнира в Москве в 1925 г. Москва: изд-во ГЦИФК, 1926.

Еремеева А.Н. Находясь по условиям времени в провинции...: практики выживания российских ученых в годы Гражданской войны. Краснодар: Изд. Платонов И., 2017.

Мазилов В.А. Методология современной отечественной психологии // Методология и история психологии. 2008. Т. 3. №. 3. С. 9-24.

Мюнстерберг Г. Основы психотехники / Под ред. и с предисл. Б.Н. Северного и В.М. Экземплярского. Ч. 2. Вып. 2. «Хозяйство. Право» вторая спец. часть. М.: Русский книжник, 1924.

Нечаев А.П. Психология побед и поражений в шахматной игре / Москва - Ленинград : Госиздат, 1928.

Стоюхина Н.Ю. Психолог И.Н. Дьяков – ученик профессора Г.И. Челпанова: один из многих // Психология. Историко-критические обзоры и современные исследования. 2013. № 5-6. С. 72-96.

Стоюхина Н.Ю. Психотехнические исследования 1920-1930-х гг. по предотвращению аварий на транспорте // Психолог. 2015. № 1. С. 66-93. DOI: 10.7256/2409-8701.2015.1.13932 URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=13932 (Дата доступа 12.12.2021).

Стоюхина Н.Ю. Психология воздействия в советской психотехнике: 1920-1930-е гг.: монография. Ярославль: РИО ЯГПУ, 2016.

Стоюхина Н.Ю. К списку репрессированных психологов #1 // История российской психологии в лицах: дайджест. 2017а. № 1. С. 90-107.

Стоюхина Н.Ю. Вопросы борьбы с аварийностью и промышленным травматизмом в работах советских психотехников // Фундаментальные и прикладные исследования современной психологии: результаты и перспективы развития / Отв. ред. А.Л. Журавлев, В.А. Кольцова. М.: Изд-во «Институт психологии РАН», 2017б. С. 331-339.

Стоюхина Н.Ю. Профессор Ярославского пединститута И.Н. Дьяков // Педагогика и психология современного образования: теория и практика: материалы конференции "Чтения Ушинского", 1-2 марта 2018 г. Ч.1. / Отв. ред. Л. Г. Титова. Ярославль: РИО ЯГПУ, 2018. С. 98-102.

Центральный архив ФСБ России (ЦА ФСБ России). Р-7959.

Челпанов Г.И. Отчет о деятельности Психологического семинария при Московском Университете за 1907-1913 годы // Психологический институт имени Л.Г. Щукиной при Императорском Московском Университете (История, описание устройства и организация занятий). М., 1914. С.298-327.

Статья поступила в редакцию: 22.12.2021. Статья опубликована: 04.01.2022.

**A PERSON IN THE URBAN ENVIRONMENT:
TO THE 130THth ANNIVERSARY OF THE BIRTH OF
IVAN NIKOLAEVICH DYAKOV**

© 2021. Natalia Yu. Stoyukhina

*Ph.D., Associate professor,
Lobachevsky Nizhny Novgorod State University;
Nizhny Novgorod, Russia
E-mail: natast0@rambler.ru*

The article analyzes the works of I.N. Dyakov (1891-1937) in the field of psychotechnics. The directions of his research are highlighted: psychotechnics of urban environment and psychotechnics of road safety. He proposed to create a model for the application of industrial psychotechnics in the communal services of a large and intensively developing city in the mid-1920s. The developed transport network led to an increase in the number of accidents involving trams, buses and cars. In addition, Moscow was overcrowded, its territory was densely populated, uneven streets made it difficult to drive fast. According to Dyakov, only developing industrial psychotechnics could help residents and transport workers of the city: one should have constantly explained to them the peculiarities of interaction with a hazardous urban environment and conducted a professional selection of candidates for a driver's seat, which would take into account the individual psychophysical characteristics of workers and employees of urban transport, improve their qualifications to the maximum level. He relied on the research of H. Münsterberg, W. Moede, K. Piorkovski, J. Fontaine and A. Solari. In relation to a person - a resident of any large city - Dyakov adhered to the biotechnology point of view, the founders of which counted the energy expenditures spent by a person during the day, and in every possible way tried to reduce the non-labor costs of a body. The city dweller got tired under the influence of the general sanitary condition of the city, i.e. features of the composition of urban air, water and light. But besides them, there was a whole series of tiring phenomena, the meaning of which could only be revealed in connection with the success of modern labor science: pavements and sidewalks, house stairs, elevators, urban passenger transport, waiting in queues, inhibited and "idle" reactions, city noise. Dyakov proposed the optimization of the urban environment, which had a tiring effect on a person. Dyakov was one of the few Soviet psychotechnicians who developed impact issues for road safety and, perhaps, was the only psychotechnician-urbanist.

Keywords: history of psychology, psychotechnics, I.N. Dyakov, psychology of impact, urban environment, road safety.

REFERENCES

- Amar, Zh. (1922). *Chelovecheskaja mashina. Nauchnye osnovy professional'nogo truda* [Human machine. Scientific foundations of professional work]. V. Anri, K. H. Kekcheev (Eds). (V. V. Efimov, O. L. Kan, K. H. Kekcheev, Trans). Moscow: State publishing house, 1922. (in Russian).
- Andreevskii, G.V. (2003). *Povsednevnyaya zhizn' Moskvy v stalinskuyu epokhu (20-30-e gody)* [Everyday life in Moscow during the Stalinist Era (20-30s)]. Moscow: Molodaya gvardiya Publ. (in Russian).
- Gellershtein, S. (1933). *Psikhotekhnika* [Psychotechnics]. V.27. *Bol'shaya meditsinskaya entsiklopediya* [Great Medical Encyclopedia]. N.A. Semashko (Ed.). (Vols. 1-35). Moscow: State Dictionary and Encyclopedic Publishing House "Soviet Encyclopedia". Stlb. 830-845. (in Russian).
- D'yakov, I.N. (1921). Problema dostovernosti poznaniya v sovremennoj filosofii [The problem of the reliability of knowledge in modern philosophy]. *Trudy Donskogo pedagogicheskogo instituta Ch. 1: Obshhaja. Problema edinstva* [Proceedings of the Don Pedagogical Institute, Part 1: General. The problem of unity]. N. A. Popov (Ed.). Novocheerkassk: [b. i.]. (in Russian).
- D'yakov, I.N. (1923). *Psikhodiagnostika* [Psychodiagnosics]. *Pedologicheskii zhurnal* [Pedological journal]. 1923. 2. 26-33. (in Russian).
- D'yakov, I.N. (1924a). Gorodskie podzemnye zheleznye dorogi (Metropoliten) [Urban underground railways (Metropolitan)]. *Kommunal'noe khozyaistvo* [Communal services]. 14. 7-14. (in Russian).
- D'yakov, I.N. (1924b). *Sovremennaya promyshlennaya psikhotekhnika na sluzhbe kommunal'nogo khozyaistva* [Modern industrial psychotechnics at the service of public utilities]. *Kommunal'noe khozyaistvo* [Communal services]. 29. 6-12. (in Russian).
- D'yakov, I.N. (1925a). *Iskusstvo khudozhestvennoi reklamy v gorodskoi zhizni Rossii i Zapada* [The art of artistic advertising in urban life in Russia and the West]. *Kommunal'noe khozyaistvo* [Communal services]. 7. 40-48. (in Russian).
- D'yakov, I.N. (1925b). *Gorodskaya zhizn' i utomlenie (Voprosy NOT'a v gorodskoi zhizni)* [Urban life and fatigue (NOT'a questions in urban life)]. *Kommunal'noe khozyaistvo* [Communal services]. 8. 44-52. (in Russian).
- D'yakov, I.N. (1925c). *Gorodskaya zhizn' i utomlenie (Voprosy NOT'a v gorodskoi zhizni)* [Urban life and fatigue (NOT'a questions in urban life)]. *Kommunal'noe khozyaistvo* [Communal services]. 9. 28-34. (in Russian).

- D'yakov, I.N. (1925d). Postanovka psikhotekhnicheskogo podbora i kvalifikatsii obsluzhivayushchego personala avtopredpriyatii MKKh i psikhotekhnicheskoi ratsionalizatsii dvizheniya v Moskve [Statement of psychotechnical selection and qualification of service personnel of motor vehicle enterprises of the MKH and psychotechnical rationalization of movement in Moscow]. *Kommunal'noe khozyaistvo [Communal services]*. 10. 28-35. (in Russian).
- D'yakov, I.N. (1925e). Metody psikhotekhnicheskogo professional'nogo podbora rabotnikov gorodskogo transporta [Methods of psychotechnical professional selection of urban transport worker]. *Kommunal'noe khozyaistvo [Communal services]*. 19. 15-22. (in Russian).
- D'yakov I.N. (1925f). Kak borot'sya s gorodskim shumom [How to deal with urban noise]. *Kommunal'noe khozyaistvo [Communal services]*. 22. 37-39. (in Russian).
- D'yakov, I.N. (1926). Psikhofizicheskii organizm cheloveka kak rabochaya mashina [The psychophysical human body as a working machine]. *Vybor professii i shkola [Choice of profession and school]*. N.A. Rybnikov (Ed.). Moscow-Leningrad: GIZ, 85-112. (in Russian).
- D'yakov, I.N. (1927). Psikhotekhnicheskoe ispytanie na avtotransporte [Psychotechnical test on vehicles]. *Kommunal'noe khozyaistvo [Communal services]*. 7-8. 6-11. (in Russian).
- D'yakov, I.N. (1930). Jeksperimental'noe psihofiziologicheskoe issledovanie reguljatora kollektivnogo povedeniya [Experimental psychophysiological study of the regulator of collective behavior]. *Psiho-nevrologicheskie nauki v SSSR: (materialy I Vsesojuznogo sjezda po izucheniju povedeniya cheloveka. 25.01-01.02.1930, Leningrad) [Psycho-neurological sciences in the USSR: (Proceedings from 1st All-Union Congress on the Study of Human Behavior. 25.01-01.02.1930, Leningrad)]*. (pp.109-111). A. B. Zalkind (Ed.). Moscow; Leningrad: State medical publishing house. (in Russian).
- D'yakov, I.N. (1936). *Bor'ba s avariinost'yu silami avtokhozyaistv [Fight against accidents by the forces of motor vehicle fleet]*. Moscow: Gostransizdat. (in Russian).
- D'yakov, I.N., Mkrchants, S.A. (1935). Signal'nye dorozhnye znaki dlja regulirovaniya i bezopasnosti avtoguzhevogo dvizheniya: OST 5802 [Signal road signs for regulation and safety of carriage traffic: OST 5802]. (2d ed.). Moscow; Leningrad: Standartgiz. (in Russian).
- D'yakov, I.N., Petrovsky, N.V. (1928). *Psikhotekhnika v kommunal'nom dele i mestnom transporte. (Psikhotekhnicheskie ispytaniya shoferov, vagonovozhatykh, kontrolerov, konduktorov i uchenikov shkol mestnogo transporta) [Psychotechnics in public utilities and local transport: [Psychotechnical tests of drivers, carriage drivers, inspectors,*

conductors and students of local transport schools]]. Moscow: Mosreklamspravizdat. (in Russian).

D'yakov, I.N., Petrovskij, N.V., Rudik, P.A. (1926). *Psihologija shahmatnoj igry, na osnove psihotekhnicheskikh ispytanij uchastnikov Mezhdunarodnogo shahmatnogo turnira v Moskve v 1925 g [Psychology of the chess game, based on psychotechnical tests of the participants of the International Chess Tournament in Moscow in 1925]*. Moscow: State Central Institute of Physical Culture Publ. (in Russian).

Eremeeva, A.N. (2017). «*Nakhodyas' po usloviyam vremeni v provintsii...»: praktiki vyzhivaniya rossiiskikh uchenykh v gody Grazhdanskoi voiny [Being in the provinces according to the conditions of the time ...: the practice of survival of Russian scientists during the Civil War]*. Krasnodar: I. Platonov Publ. (in Russian).

Mazilov, V.A. (2008). Metodologiya sovremennoi otechestvennoi psikhologii [Methodology of modern domestic psychology]. *Metodologiya i istoriya psikhologii [Methodology and history of psychology]*. 3. 3. 9-24. (in Russian).

Myunsterberg, G. (1924) *Osnovy psikhotekhniki [Basics of psychotechnics]*. B.N. Severny, V.M. Ekzemplarskogo (Eds.). (Vol 1-2). Vol. 2 «Khozyaistvo. Pravo» [Economy. Legal]. Moscow: Russkii knizhnik Publ. (in Russian).

Nechaev, A.P. (1928). Psikhologiya pobed i porazhenii v shahmatnoi igre [The psychology of victories and defeats in a chess game]. Moscow; Leningrad: Gosizdat Publ. (in Russian).

Stoyukhina, N.Yu. (2013). Psikholog I.N. D'yakov — uchenik professora G.I. Chelpanova: odin iz mnogikh [Psychologist I.N. Dyakov is a student of Professor G.I. Chelpanova: one of many]. *Psikhologiya. Istoriko-kriticheskie obzory i sovremennye issledovaniya [Psychology. Historical and critical reviews and contemporary research]*. 5-6. 72-96. (in Russian).

Stoyukhina, N.Yu. (2015). Psikhotekhnicheskie issledovaniya 1920-1930-kh gg. po predotvrashcheniyu avarii na transporte [Psychotechnical research in the 1920s and 1930s. on the prevention of transport accidents]. *Psikholog [Psychologist]*. 1. 66-93. (in Russian). DOI: 10.7256/2409-8701.2015.1.13932 URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=13932 (Дата доступа 12.12.2021).

Stoyukhina, N.Yu. (2016). Psikhologiya vozdeistviya v sovetskoj psikhotekhnike: 1920-1930-e gg.: monografiya [Psychology of influence in Soviet psychotechnics: 1920-1930s: monograph.]. Yaroslavl': RIO YaGPU Publ. (in Russian).

Stoyukhina, N.Yu. (2017a). К списку репрессированных психологов #1 [To the list of repressed psychologists # 1]. Istoriya rossiiskoi psikhologii v litsakh: daidzhest [History of Russian psychology in faces: digest]. 1. 90-107. (in Russian).

Stoyukhina, N.Yu. (2017b). Voprosy bor'by s avariinost'yu i promyshlennym travmatizmom v rabotakh sovetskikh psikhotekhnikov [Issues of combating accidents and industrial injuries in the works of Soviet psychotechnicians]. Fundamental'nye i prikladnye issledovaniya sovremennoi psikhologii: rezul'taty i perspektivy razvitiya [Fundamental and applied research in modern psychology: results and development prospects]. A.L. Zhuravlev, V.A. Kol'tsova (Eds.). (pp. 331-339). Moscow: «Institut psikhologii RAN» Publ. (in Russian).

Stoyukhina, N.Yu. (2018). Professor Jaroslavskogo pedinstituta I.N. D'jakov [Professor of the Yaroslavl Pedagogical Institute I.N. Dyakov]. Proceedings from Pedagogy and psychology of modern education: theory and practice Part 1. *Nauchno-prakticheskaja konferentsiia «Chteniya Ushinskogo»" (1-2 marta 2018 g.) – Scientific and Practical Conference.* (pp. 98-102). Jaroslavl': RIO JaGPU Publ. (in Russian).

Tsentral'nyi arkhiv FSB Rossii (TsA FSB Rossii). R-7959. (in Russian).

Chelpanov, G.I. (1914). Otchet o dejatel'nosti Psihologicheskogo seminarija pri Moskovskom Universitete za 1907-1913 gody [Report on the activities of the Psychological Seminary at Moscow University for 1907-1913]. Psihologicheskij institut imeni L.G. Shhukinoj pri Imperatorskom Moskovskom Universitete (Istorija, opisanie ustrojstva i organizacija zanjatij) [Psychological Institute named after L.G. Shchukina at the Imperial Moscow University (history, description of the device and organization of classes)]. Moscow. 298-327. (in Russian).

The article was received: 22.12.2021. Published online: 04.01.2022

Библиографическая ссылка на статью:

Стоюхина Н.Ю. Психотехник городской среды И.Н. Дьяков (к 130-летию со дня рождения) // Институт психологии Российской академии наук. Организационная психология и психология труда. 2021. Т. 6. № 4. С. 156 - 178. DOI: 10.38098/ipran.opwp_2021_21_4_007

Stoyukhina, N.Yu (2021). Psihotehnik gorodskoj sredy I.N. D'jakov (k 130-letiju so dnja rozhdenija) [Psychotechnician of the urban environment I.N. Dyakov (on the occasion of the 130th anniversary of his birth)]. *Institut Psikhologii Rossiyskoy Akademii Nauk. Organizatsionnaya Psikhologiya i Psikhologiya truda [Institute of Psychology of the Russian Academy of Sciences. Organizational Psychology and Psychology of Labor]*, 6 (4), 156 - 178. DOI: 10.38098/ipran.opwp_2021_21_4_007

Адрес статьи: <http://work-org-psychology.ru/engine/documents/document723.pdf>