

ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Кузнецов В. С.

научный руководитель Шадрин Н. В.

Сибирский федеральный университет

Аварийность на дорогах и улицах Российской Федерации остаётся высокой и может быть отнесена к наиболее серьёзным социально-экономическим проблемам.

Ежегодно в России в 75% случаях дорожно-транспортные происшествия (ДТП) происходят по вине водителей, а в 25% - по вине пешеходов.

По мнению специалистов, главной причиной роста аварийности остается недисциплинированность участников дорожного движения, отсутствие опыта управления транспортным средством и слабые знания Правил дорожного движения (ПДД).

Результаты исследований и данные статистики свидетельствуют, что по причине ошибок водителя происходит от 70% до 90% ДТП. Это связано с тем, что до 20% водителей по своим психофизиологическим характеристикам не соответствуют требованиям данной профессии водителя.

Число водителей за последние годы увеличивается быстрее, чем количество транспортных средств. Ежегодно в России водительское удостоверение получают приблизительно три миллиона человек. Это не просто количественное пополнение водительского состава страны, а существенное увеличение удельного веса молодых начинающих водителей, у которых нет стажа и опыта управления транспортными средствами и возраст которых, тяготеет к нижнему пределу.

Возраст и пол водителя является важнейшими характеристиками, которые должны учитываться при выдаче водительских удостоверений. Тенденция последних лет показывает, что женщины составляют все увеличивающуюся долю водителей, при этом соотношение водителей мужчин и женщин приближается к их доле населения страны. Пожилые и молодые водители составляют все большую долю от общего количества водителей.

Число зарегистрированных ДТП и нарушений правил дорожного движения уменьшается с возрастом водителя. Степень подверженности риску у молодых и пожилых водителей одинакова, но больше чем у водителей среднего возраста. Статистика ДТП позволяет исследовать взаимосвязи между абсолютной частотой ДТП и возрастом.

Следует учитывать фактор появления опыта и увеличения практики водителя. Она может быть различной для возрастных групп, но одинаковые навыки, накопленные в разных возрастных группах, могут давать неодинаковую опытность. Результаты предварительных исследований Хааса и Рекера свидетельствуют о том, что при недостатке опыта начинающие водители в возрасте от 45 до 64 лет имеют по сравнению с другими возрастными группами. Это объясняется тем, что недостаток опыта водителя, с другой стороны, по зрелый возраст - с другой приводят к специфическому обострению чувства опасности (чувство безопасности не ниже нормы). В группе свыше 64 лет необратимо превалирует возрастное снижение операторских способностей.

Взаимосвязь между возрастом и аварийностью, проявляется прежде всего в группе водителей моложе 25 лет и водителей старше 60 лет. Однако в группе молодых водителей эта взаимосвязь более выражена, и не только по абсолютным показателям, а главным образом его относительной для участия в ДТП

К тому же психологическая сторона аварийности совершенно различна в двух этих группах. Повышение опасности водителя в группе пожилых водителей представляет вполне закономерным из-за снижения функциональных способностей.

Анализ результатов специальных проверок подтвердили, что юный возраст является сравнительно более серьезным фактором в отношении водительского несоответствия по критерию адаптивности, чем небольшой водительский стаж.

С другой стороны, между возрастом и аварийностью, помимо группы водителей моложе 25 лет, имеется связь также в группе водителей старше 60 лет, несмотря на совершенно разные причины совершившихся и возможных ДТП.

Среди основных причин ДТП самый высокий процент имеют происшествия из-за нарушения ПДД водителями транспортных средств. Что в свою очередь говорит о некачественной подготовке водителей и малых навыков вождения. Известно, что почти 40% ДТП происходит из-за превышения скорости движения и несоответствия ее дорожным условиям. Основа безопасной работы водителя заключается в точном определении того безопасного диапазона скоростей движения, которого требуют конкретные дорожные условия и транспортные ситуации. К сожалению, очень небольшое число водителей выбирает оптимальную скорость.

В связи с этим остро встает вопрос о качественной подготовки водителей как важнейшем резерве снижением численности ДТП и тяжести их последствий.

Для Красноярского края и города Красноярска, отличающегося высоким ростом автомобилизации (табл. 1) и количества водителей (табл. 2), совершенствование подготовки водителей является также наиболее актуальным, как и для страны в целом.

Таблица 1. Количество автомототранспортных средств и прицепов к ним, зарегистрированных в Красноярском крае в 2011 году

Сведения о количестве транспортных средств и прицепов к ним.		
За 12 месяцев 2011 года	Количество транспортных средств	
Всего транспортных средств	Всего	+/- % к * АППГ
	1 078 471	+4,8%
Легковых автомобилей	775675	+5,4%
Грузовых автомобилей	139182	+5,1%
Автобусов	22589	+5,1%
Мототранспортных средств	59513	+3,9%
Прицепов	71646	+5%
Полуприцепов	9566	+11,1%

* АППГ – аналогичный период прошлого года.

Таблица 2. Количество граждан Красноярского края, получивших водительские удостоверения на право управления автомобилем в 2011 году

Количество граждан, получивших водительские удостоверения на право управления автомобилем за 2011 год.				
За 12 месяцев 2011 года	Всего	В том числе на право управления		
		Автомобильными средствами	Троллейбусами	Трамваями
Количество граждан	58309	42125	4	5

Высокий уровень аварийности в г. Красноярске - 1834 ДТП в 2011 году, в которых погибло 113 и ранено 2088 человек также дает повод для обращения особого внимания на проблему повышения качества подготовки водителей автотранспортных средств в автошколах краевого центра.

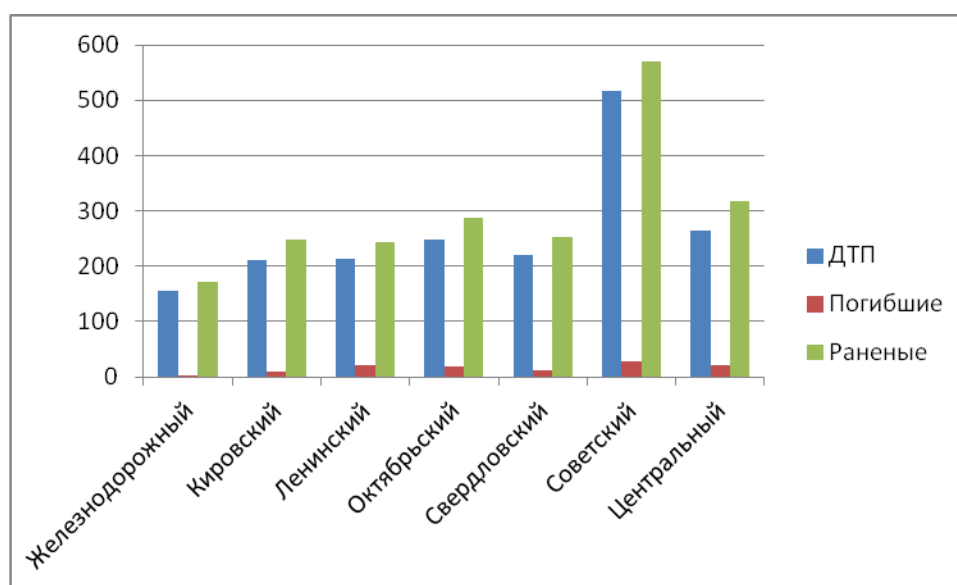


Рис. 1 Распределение количества ДТП, погибших и раненых по районам г. Красноярска в 2011 году

Для решения проблемы повышения безопасности движения на улично-дорожной сети г. Красноярска, снижения уровня вероятности возникновения ДТП и тяжести их последствий, пути совершенствования подготовки водителей транспортных средств представляются возможными при применении и разработке комплекса мероприятий с учетом зарубежного опыта.

Так в настоящее время ни в одной стране Евросоюза не принимаются практические экзамены по управлению автомобилем на автодромах, так как в искусственных условиях невозможно оценить правильность поведения будущего водителя и адекватность анализа им дорожной ситуации. Различного рода автодромы применяются лишь для имитации опасных дорожных ситуаций с повышенными рисками (контраварийная подготовка).

Учитывая актуальность обеспечения автотранспорта психофизиологически надежными водителями, действенным является использование научно-обоснованных методик подготовки водителей для управления автотранспортными средствами.