



УПДК-МК, испытуемый



УПДК-МК, психолог и испытуемый

Не уснуть за рулем

Поможет специальное тестирование водителя

БЕЗОПАСНОСТЬ

Когда говорят о безопасности на дорогах, то в центре внимания оказываются состояние дорог, исправность автотранспорта, наличие светофоров и разметки, прочие технические факторы. А о человеческом факторе, который является причиной очень большого числа ДТП по статистике, равному 80–90% от всех происшествий, речь практически не идет.

Между тем согласно результатам научных исследований получается, что по частоте попадания в аварии всех водителей можно разделить на три группы: очень хорошие – 2%, крайне редко попадающие в ДТП, то есть хорошие – 88% и непригодные к профессии – 10%, на долю которых и приходится до 40% ДТП. Для непригодного водителя вероятность попасть в аварию в среднем в сто раз выше, чем для очень хорошего водителя. Но даже если всех непригодных водителей исключить из профессии, снижение аварийности не будет полным. Увы, и хорошие водители тоже являются участниками ДТП. Есть ли возможность улучшить показатели? Результаты научных исследований свидетельствуют, что учет психофизиологических особенностей и текущего состояния конкретного водителя может дополнительно повысить эффективность его работы.

На сегодняшний день есть три ступени учета этих показателей. Первая ступень – это профессиональный отбор, который позволяет не допустить в профессию людей, непригодных для нее в силу их личных особенностей. К ним, прежде всего, относятся неспособность выдерживать монотонность работы, нарушение функции внешнего внимания, то есть человек не может одновременно держать в поле зрения несколько объектов.

Вторая ступень – обязательный медицинский и психофизиологический предрейсовый контроль. По результатам медицинского осмотра, если водитель практически здоров, медработник разрешает ему сесть за руль. И все же готов ли водитель выполнять свои профессиональные обязанности? Может быть, он, несмотря на положительное заключение врача, слишком



«Вигитон», браслет и водитель

устал, его внимание рассеяно, скорость реакции по каким-то причинам снижена? В таких случаях непродолжительные, но тем не менее весьма объективные психофизиологические методики будут незаменимы.

И, наконец, третья ступень – это контроль за состоянием водителя в рейсе. Если исключить состояние дорог и транспортных средств, недостаточную подготовленность водителя, то основными причинами тяжелых аварий являются усталость и засыпание за рулем, которое, по международной статистике, приводит примерно к 5% аварий. Если же рассматривать только тяжелые аварии с гибелью людей, то это уже 20% случаев. То есть каждый пятый смертельный случай – результат засыпания.

– Мы не один год предлагали начать использовать технологии учета психофизиологического состояния водителей для повышения безопасности движения в автотранспортной сфере, но только три года

назад, после распоряжения Президента России, дело сдвинулось, что называется, с мертвой точки, – отметил генеральный директор АО «НЕЙРОКОМ» Валерий Дементенко. – И дело здесь не в наших приборах, а в том, чтобы учесть психофизиологические особенности и контроль водителя за рулем стали общепринятой практикой. На рынке сегодня существует довольно много предложений, реализующих подход, изложенный выше. Их можно сравнивать по разным параметрам, но главный – это уже доказанная на практике эффективность снижения вероятности ДТП.

Основная задача компании «НЕЙРОКОМ», которая на рынке уже 30 лет, – разработка и производство систем, обеспечивающих транспортную безопасность за счет снижения отрицательного влияния человеческого фактора.

Уже 25 лет АО «НЕЙРОКОМ» успешно взаимодействует с РЖД. Здесь накоплен колоссальный практический опыт по применению

методик и оборудования, реализующих все три ступени контроля. Благодаря комплексу приборов, которые применяются в школах машинистов, медицинских центрах и непосредственно в кабинах локомотивов, удалось снизить аварийность на РЖД более чем на 40%. Использование аналогичных технологий на автомобильном транспорте даст не меньший эффект, уверены специалисты АО «НЕЙРОКОМ».

– При поддержке МВД России в десяти автошколах был проведен эксперимент: с использованием нашего универсального психофизиологического комплекса УПДК-МК для оценки психофизиологических качеств кандидатов в водители было проведено тестирование курсантов школ и выдавались заключения о том, какие проблемы каждый из них будет иметь впоследствии на дороге, – пояснил Валерий Дементенко. – Эти заключения сравнили с отзывами инструкторов. В восьми случаях из десяти оценки совпали. По результатам этого эксперимен-

та было принято решение оснащать такими приборами автошколы, но не для того, чтобы не допускать человека в профессию, а чтобы получать информацию об особенностях его психики, исходя из которой, он мог бы принимать осознанное решение, садиться ему за руль или воздержаться от такого решения.

Что касается автоматизации и объективизации предрейсовых осмотров, то комплекс ЭкОЗ-01, разработанный АО «НЕЙРОКОМ», позволяет оперативно, кроме определения состояния здоровья стандартными методами, оценить уровень готовности водителя к рейсу. Такие характеристики, как, например, индивидуальные показатели тремора, скорость реакции, позволяют оценить психофизиологическое или эмоциональное состояние человека и принять решение о его допуске к работе.

В АО «НЕЙРОКОМ» разработан и комплекс приборов «Вигитон®» для поддержания работоспособного состояния водителя. Если оборудовать автомобили этими системами управления состоянием водителей, то число гибнущих ежегодно на дорогах России людей можно сократить на 4–5 тыс.

Как подчеркнул Валерий Дементенко, компания предлагает очень малыми средствами, которые не идут ни в какое сравнение с теми, что расходуются на инфраструктурные проекты, достичь высоких результатов в обеспечении безопасности людей на дорогах. На сегодняшний день и в министерствах, и в госструктурах, и на автопредприятиях уже есть общее понимание, что водителей, которые садятся за руль, следует предварительно отбирать и в дороге контролировать.

– Но переломить ситуацию, как нам представляется, можно только волевым способом, – отметил Валерий Дементенко. – Необходимо политическое решение. Как это было с введением ремней безопасности. Сделали их обязательными, гибнуть люди стали меньше. Если сделать обязательными приборы тестирования и поддержания работоспособного состояния водителя, соответственно снизится не только число погибших, но и общая аварийность.



УПДК-МК, комплект



«Вигитон», комплект