Министерство образования и науки РФ

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования

«Сибирский государственный индустриальный университет»

Реферат

По дисциплине «Транспортная психология»

Тема: «Надежность водителя и безопасность движения»

Новокузнецк 2012г

Содержание

Введение

Понятие надежности водителя

Мастерство водителя

Безопасность движения водителей

Заключение

Список литературы

Введение

По аналогии с определением надежности технических систем надежность водителя есть его способность в течение определенного промежутка времени работать без отказов, т. е. без дорожно-транспортных происшествий. Можно выделить четыре основные составляющие надежности водителя:

медицинская - отсутствие заболеваний, симптомы (проявления) которых могут привести к потере контроля над автомобилем в процессе движения;

психофизиологическая - комплекс личностных качеств водителя (свойства нервной системы, память, время реакции, качества внимания и т. п.), недостатки которых могут вызвать потерю времени в условиях его дефицита, например в опасной ситуации, или привести к ошибкам в принятии решений либо к их исполнению;

профессиональная - наличие опыта, совокупность навыков управления автомобилем, позволяющих реализовать наиболее рациональные приемы обеспечения безопасности в любых условиях движения, в том числе опасные и критические ситуации;

социально-психологическая - совокупность личностных качеств человека (уровень общей культуры, чувство ответственности, дисциплинированность и т. п.), определяющих характер поведения на дороге, представляющей собой своеобразную социальную среду.

Причины, влияющие на снижение надежности водителей, так или иначе связаны с ее составляющими. Например, неумение водителя безопасно управлять автомобилем чаще всего обусловливается его низкими психофизиологическими качествами, болезнью, чрезмерным утомлением, стрессовым состоянием и т. п. Причинами нежелания водителя безопасно управлять автомобилем являются низкий уровень культуры и правосознания, агрессивность, безответственность, склонность к употреблению алкоголя.

Понятие надежности водителя

Незнание водителем правил безопасного управления автомобилем, связано, скорее всего, с тем, что у него имеются пробелы в знаниях Правил дорожного движения, устройства автомобиля, основ безопасности движения.

Наконец, причиной неумения безопасно управлять автомобилем является недостаточное профессиональное мастерство водителя, в частности неправильно сформированные навыки или потеря таковых.

Водитель должен постоянно контролировать себя. Если он замечает, что регулярно становится виновником опасных ситуаций, ему следует либо пересмотреть свое поведение на дороге, либо отказаться от управления транспортным средством. Склонность к риску как один из показателей социально-психологической устойчивости в сочетании с мотивами деятельности оказывает решающее влияние на степень риска, принимаемую водителем. Часто бывает, что «приемлемый» для водителя уровень риска в дорожном движении может оказаться неадекватным его техническому мастерству и дорожно-транспортной ситуации.

Как определить, насколько опасна ситуация, возникшая на дороге из-за рискованного поведения водителя? Это можно сделать по своим субъективным ощущениям. Водителям известно «чувство пережитой опасности», связанное с резким повышением количества адреналина в крови. При этом возникают учащенное сердцебиение, прилив крови к конечностям, ощущение жара, а нередко и сложный спектр эмоций. При нормальной реакции организма на стресс это состояние через короткое время сменяется мобилизацией всех возможностей человека для безопасного управления автомобилем.

Недооценка опасности наряду со склонностью к риску является одной из устойчивых поведенческих характеристик водителя, приводящих к ДТП. Оценивая дорожную обстановку, водитель в силу накопленного опыта и имеющихся знаний прогнозирует развитие ДТС. Каждой типичной ДТС соответствует некоторый объективный уровень опасности, измеряемый частотой перерастания ДТС в ДТП. Рассогласование объективной опасности и ее субъективной оценки водителем приводит его к неадекватным действиям.

Водитель, недооценивший опасность, всегда неосознанно (в отличие от водителя, склонного к риску) совершает рискованные маневры либо не предпринимает необходимых предупредительных действий в условиях высокой вероятности опасного развития ДТС. Чересчур осторожный водитель делает много лишних торможений, «шарахается от каждого столба», что также создает рискованные ситуации на дороге.

Неустойчивость к монотонии. Монотонией называют состояние водителя, возникающее при езде по относительно свободной ровной дороге или на привычном, хорошо известном маршруте, где в течение продолжительного времени водителю приходится выполнять однообразные, многократно повторяющиеся действия. Монотония вызывает сонливость, замедление реакции, снижение остроты восприятия дорожной обстановки: возникает так называемый «дорожный гипноз».

Если преодолеть состояние «дорожного гипноза» не удается, следует сделать кратковременную остановку для выполнения нескольких физических упражнений (разминки), отдыха или приема пищи. Но лучшим «лекарством», конечно, послужит 15 -20-минутный сон. В дальней дороге подобные остановки рекомендуется делать не реже чем через каждые три часа движения, даже если состояние монотонии не наступило.

Пренебрежение состоянием «дорожного гипноза» наиболее часто ведет к съезду с дорог, опрокидыванию автомобиля, наезду на препятствие.

Мастерство водителя

Специалисты трактуют мастерство водителя как набор качеств, определяющих уровень безопасного, экономичного и комфортного управления автомобилем, совокупность профессионального интеллекта водителя и технических навыков управления автомобилем. При этом под профессиональным интеллектом понимается способность водителя к восприятию информации и принятию решений с целью предупреждения возникновения опасных ситуаций в дорожном движении. Технические навыки определяют мастерство выхода из опасных и критических ситуаций. Исследованиями установлено, что в обеспечении безопасности движения роль профессионального интеллекта наиболее велика.

Мастерство водителя определяется качеством следующих элементов:

• восприятия и обработки информации;

• подготовки и выбора решений по управлению автомобилем;

• принятия решений;

• технического исполнения решений.

Профессионализм водителя в плане обеспечения безопасности движения в первую очередь определяется единством трех качеств: технического мастерства управления автомобилем; знаний и навыков поведения в дорожном движении; дисциплины и ответственности, включая морально-деловые качества и социально-психологическую устойчивость. При этом ключевыми и результирующими являются именно знания и навыки поведения в дорожном движении.

Решающая роль водителя в обеспечении безопасности движения обусловлена тем, что именно человек вносит в систему дорожного движения абсолютное большинство возмущающих субъективных факторов. Так, определение причины ДТП сводится главным образом к анализу действий человека, которые в большинстве случаев совершаются при нарушении Правил дорожного движения.

Приобретение опыта и развитие профессионального мастерства. Положительные и негативные навыки.

По данным различных исследований, для приобретения необходимых навыков прогнозирования опасных ДТС водитель должен проехать за рулем автомобиля около 100 тыс. км. На это требуется от 5 до 10 лет стажа управления автомобилем.

Характеристики водителя, основанные на навыках, играют подчас решающую роль; при этом на развитие навыков существенное влияние оказывает их интерференция - процесс торможения нового недавно приобретенного навыка старым, более прочно усвоенным. При этом старыми навыками водитель пользуется автоматически, не задумываясь. В условиях дефицита времени, расстояния, а также при отвлечении внимания, человеку свойственно действовать в соответствии с прочно усвоенными, доведенными до автоматизма навыками, например оценкой габаритов, тормозной и тяговой динамики автомобиля. При пересадке на автомобиль, имеющий другие характеристики, водитель постепенно приспосабливается к ним, однако опасность интерференции остается и в сложной дорожной обстановке может привести и к ДТП.

Среди задач повышения надежности водителей задача нейтрализации интерференции навыков занимает важное место. Следует обратить особое внимание на требуемые изменения в действиях по управлению автомобилем, а при малейшей неуверенности - пройти тренаж на закрытой площадке.

Связь оценки опасности дорожно-транспортных ситуаций с опытом водителя.

Оценка водителем собственной квалификации обычно бывает завышена. Величина превышения самооценки водительского мастерства и уровень опасности поведения в различных ДТС тесно связаны. Чем более завышена самооценка, тем больше рискованных действий может совершить водитель при управлении автомобилем. Установлено, что к завышенной самооценке мастерства тяготеют водители, которые проехали за рулем автомобиля около 40 -80 тыс. км. Приобретенные к этому времени навыки позволяют управлять автомобилем без первоначального напряжения, что создает иллюзию высокого мастерства, особенно если стадия обучения прошла без происшествий. Фактический же уровень мастерства большинства водителей в это время еще далек от необходимого. Проявляется это у водителей в склонности к совершению различного типа ошибок, разнообразных как по характеру, так и по причинам. Отметим некоторые из них.

Ошибки восприятия выражаются в том, что признаки опасности обнаруживаются либо не полностью, либо с опозданием, а порой не обнаруживаются вовсе. Например, водитель не заметил знак, предупреждающий об опасности, или пешехода, вышедшего из-за стоящего автобуса и т. п. Когда признаки опасности ДТС обнаружены вовремя, могут возникнуть ошибки оценки параметров ситуации. Как правило, ошибочно оцениваются скорости, ускорения (торможения) других автомобилей, дистанции или интервала, расположения транспортных средств на проезжей части, расстояния до объектов. Например, водитель заметил автомобиль, подъезжающий к нерегулируемому перекрестку справа, но недооценил его скорость, и вследствие этого сделал неправильное предположение о возможности проезда пересечения первым.

Еще одна группа ошибок связана с принятием решения. Можно вовремя заметить признаки и верно оценить степень опасности, но при этом принять неверное решение. Например, начать обгон несмотря на близкое расстояние до встречного автомобиля или увеличить скорость движения перед крутым поворотом дороги. Причины таких ошибок чаще всего связаны с сознательным риском.

Наконец, ошибка выполнения действий. И опасность воспринята своевременно, и оценка верна, и решение принято правильное (скажем, объехать препятствие), но рулевое колесо было повернуто на недостаточный угол, что привело к столкновению.

Исследования подтверждают, что наиболее слабое место мастерства подавляющего большинства водителей связано с умением воспринимать и оценивать опасности дорожного движения.

Именно поэтому важно постоянно повышать уровень знаний и закреплять навыки поведения в различных ДТС.

Безопасность движения водителей

водитель надежность мастерство поведенческий

Проблема надежности водителей транспортных средств и прежде всего автомобилей является определяющей в системе; мер, направленных на предупреждение дорожно-транспортных происшествий. От уровня ее решения практически целиком зависит число преступлений и административных правонарушений, совершаемых на дорогах страны.

В конечном счете, надежность водителя определяется уровнем его возможностей и готовностью обеспечить безопасное управление транспортным средством. Понятие “надежность” часто отождествляется с “профессионализмом”, “мастерством”, “дисциплинированностью” и некоторыми другими терминами, определяющими необходимые для водителя качества по безаварийному управлению автомобилем.

Однако, как представляется, каждый из них отражает лишь определенную сторону надежности водителя, но не раскрывает его сути в целом. Больше того, при одностороннем подходе к толкованию “надежности водителя” можно впасть в крайность и сделать рекомендации, которые могут дезориентировать водителя и даже причинить вред.

Нередко трактовка мастерства доводит его до виртуозности, хождению по лезвию ножа. В отношении водителей проводится мысль о необходимости достижения такого уровня управления автомобилем, который бы позволил увернуться от неприятностей в любой сложной ситуации. Речь идет не об умении не создавать таких ситуаций, а об умении выходить из них без потерь.

Думается, что мастерство - не главная черта надежного управления автомобилем. Во всяком случае утверждение о том, что “все зависит от мастерства предвидения и точного расчета водителя, а также знания дорожной обстановки” нуждается в существенной корректировке. Точный расчет - это расчет с минимальными допусками в ту или иную сторону. Малейший сбой, отступление от расчета - и он может подвести. Вряд ли такая манера управления необходима каждому водителю в его повседневной практике. Значительно лучше, если допуски в сторону безопасности будут увеличены и надежно гарантированы. Не следует забывать и о том, что пределы всякого мастерства при управлении транспортным средством должны быть ограничены допустимыми нормами, определяемыми Правилами дорожного движения.

В последнее время появляется все больше и больше рекомендаций о том, как избежать ДТП в экстремальных ситуациях. Они основаны на результатах исследований, личном опыте либо исключительно на логических рассуждениях. Подробно описываются десятки способов расположения рук на руле и перехвата при его вращении, развороте автомобиля на 180° с применением тормозов, преодоления закруглений дороги без снижения скорости и многое другое. Видимо, все это знать полезно, и действительно каждому нужно уметь принять правильное решение, быстро и самым рациональным образом распорядиться в сложной ситуации. Однако еще более важно уметь управлять автомобилем таким образом, чтобы подобная ситуация не сложилась, чтобы не вынуждать себя к рискованным действиям при чрезмерных обстоятельствах. Этому нужно учить прежде всего. В этой науке можно достичь наилучших результатов в деле предупреждения дорожно-транспортных происшествий.

Человек, желающий получить водительскую квалификацию, должен обладать определенными физическими и психофизическими качествами, его здоровье должно удовлетворять установленным требованиям. Перечень противопоказаний, исключающих допуск лица к управлению механическими транспортными средствами или их некоторыми категориями, содержится в Инструкции о порядке медицинского освидетельствования лиц, желающих получить водительские удостоверения.

Кроме того, предусмотрены периодические переосвидетельствования лиц, управляющих транспортными средствами. Установлен также порядок определенных исключений в отношении инвалидов, у которых повреждены или даже ампутированы конечности.

Минимальные медицинские требования содержатся в международных документах, разрабатываемых с участием Всемирной организации здравоохранения.

В нашу задачу не входит детальное рассмотрение медицинских требований, предъявляемых к лицам, желающим получить водительское удостоверение. Отметим лишь некоторые связанные с ними проблемы.

В последние годы в целом отмечается тенденция ослабления некоторых медицинских требований с тем, чтобы расширить круг лиц, которые могли бы управлять транспортными средствами. Например, разрешить допуск к рулю дальтоникам. Это обеспечивается за счет улучшения средств и систем информации. Например, сигналы светофора теперь располагаются в строго определенной последовательности. Красный сигнал сверху, дорожные знаки помимо цветового различия имеют для каждой группы отличительную форму и т.п. Повышению надежности управления транспортным средством способствует также совершенствование конструкции автомобилей, а в необходимых случаях - внесение в конструкцию специальных изменений, дополнительного их оборудования. Например, для инвалидов без ног конструкция обеспечивает управление автомобиля только с помощью рук.

Бесспорно, что подобные допуски должны иметь определенные границы, так как человек, имеющий физические недостатки, при прочих равных условиях в критический момент может не справиться с управлением. Это совершенно очевидно. Менее очевидно то, что для надежного управления транспортным средством недостаточно только одного того факта, что человек психически здоров. Важна его индивидуальная психофизиология (возбудимость, реакция, склонность к употреблению алкоголя, к совершению необдуманных действий и т.п.). Однако психологические тесты до сих пор не имеют широкого применения.

В то же время не вызывает сомнения тот факт, что отдельным категориям людей не просто не рекомендуется садиться за руль транспортного средства. Им это противопоказано. Жизнь, дорожно-транспортные происшествия подтверждают такой вывод. Такие лица выявляются уже на стадии обучения. Видимо, пока при отборе водителей не введены психологические тесты, необходимо обеспечить методику приема экзаменов по практическому вождению таким образом, чтобы подобные люди сами могли убедиться в том, что водительское ремесло не для них. Такие обязанности, например, возлагаются на экзаменаторов в США и ряде других стран. Именно они и осуществляют на практике функциональную диагностику.

Экспериментальные исследования, которые были проведены ВНИИ БД МВД СССР при разработке единой программы по подготовке водителей транспортных средств категории “В”, убедительно показали, что лиц, претендующих на получение водительских прав, условно можно распределить на три группы. Первая группа усваивала предметы, включая навыки управления транспортным средством, с опережением установленного графика занятий. Она составила около 20% общего числа абитуриентов и успешно с первого раза сдала экзамены. Вторая группа, удельный вес которой составил до 70%, с некоторым разбросом по срокам и качеству усвоения материалов в целом удовлетворила предъявляемым требованиям. Что же касается третьей группы (не более 10% общего числа претендентов), то в отношении входивших в ее состав лиц можно было с достаточной степенью уверенности сделать вывод о том, что они непригодны к управлению автомобилем или нуждаются в особом режиме.

Однако обыденность автомобильного транспорта, в отличие, скажем, от авиации, где необходимость профессионального отбора не вызывает сомнения, мешает этим людям согласиться с таким выводом. Он воспринимается как заключение о какой-то неполноценности, почти как оскорбление.

Не секрет, что довольно распространено суждение о том, что главное - получить водительское удостоверение. Не знания и навыки, не объективную оценку фактической готовности к самостоятельному управлению транспортным средством, а документ, предоставляющий юридическое право на вождение автомобиля. Поэтому изыскиваются пути для достижения именно этой формальной цели. Это, как говорится, не от большого ума и не от глубокого понимания ответственности будущего водителя за безопасность дорожного движения. Подобные медвежьи услуги, связанные с тем, чтобы облегчить получение водительских прав (не квалификации, а удостоверения), впоследствии нередко заканчиваются тем, что новоиспеченный водитель оказывается виновником дорожно-транспортного происшествия, а подчас и жертвой его.

Существенное значение для решения вопроса о водительской квалификации имеет возраст. В нашей стране, как и в большинстве других стран, установлен минимальный возраст для получения права на управление мотоциклом в 16 лет, на управление автомобилем - 18 лет. Для некоторых категорий транспортных средств он еще выше. Так, категория “Д” (водитель автобуса) выдается лицам не моложе 20 лет и т.д.

Установление возрастных лимитов объясняется необходимостью как физической, так и психологической, гражданской зрелости лиц, которым разрешается управление источником повышенной опасности при перевозке большого количества людей.

Возрастные ограничения для водителей существуют во всех странах. Особенно высоки требования к водителям автобусов и водителям тяжелых грузовиков.

Так, для водителей автобусов в большинстве стран установлен возрастной минимум в 21 - 23 и более лет. Имеются также ограничения по уровню образования. Кроме того, во многих государствах в качестве условия введено обязательное наличие определенного предшествующего стажа работы водителем на легковых или грузовых автомобилях. Имеются на этот счет и рекомендации международных организаций.

Возможно, что порядок, установленный в нашей стране для водителей автобусов, следует пересмотреть. Полученные права на перевозку десятков пассажиров лицами, достигшими 20 лет и не имеющими предшествующего стажа управления транспортными средствами других категорий, представляется недостаточно обоснованным. Это подтверждается и анализом аварийности по вине водителей автобусов. Почти весь прирост дорожно-транспортных происшествий, погибших и раненых на автобусах за последние, годы произошел из-за нарушений Правил дорожного движения молодыми, начинающими водителями со стажем работы до трех лет.

Социологические и криминологические исследования выявляют в целом прямое влияние на уровень аварийности возраста и стажа работы водителей. Лица со стажем до одного года в 3 раза чаще оказываются участниками дорожно-транспортных происшествий, чем водители, имеющие стаж управления транспортными средствами 5 лет. Наиболее часто в дорожно-транспортные происшествия попадают водители в возрасте от 18 до 22 лет. Причем, чем моложе водитель, тем он потенциально опаснее. Лица же в возрасте за 30 лет становятся участниками происшествий в 2 раза реже.

В последние годы довольно настойчиво высказывается предложение о том, чтобы пересмотреть требования к возрасту водителей транспортных средств категории “А” (мотоциклисты) и “В” (легковые автомобили) в сторону их снижения. Аргументируется это возросшим техническим совершенством транспортных средств, дорожных условий, организации движения в целом.

Вопрос этот представляется принципиальным и весьма важным в плане обеспечения безопасности дорожного движения. Чем моложе водитель, особенно до 20 лет, тем он относительно чаще оказывается участником дорожно-транспортного происшествия. В этой истине нас убеждают результаты исследований, проведенных в нашей стране и во многих других странах.

Особенно неблагополучно обстоит дело с подготовкой водителей в сельской местности. Поэтому многие проходят индивидуальную подготовку или занимаются самообразованием. Или вообще ездят без прав. Речь идет прежде всего о мотоциклистах.

О какой надежности этой категории водителей может идти речь? Они не обладают правильными навыками управления транспортными средствами, не имеют необходимой психологической подготовки. Они не понимают ни своей ответственности за безопасность дорожного движения, ни возможных последствий своих легкомысленных действий. Статистика убедительно подтверждает сделанный вывод.

Дороги, проходящие по сельской местности, поражены дорожно-транспортными происшествиями с участием мотоциклистов. Многие из этих происшествий кончаются трагически для самих водителей и являются, как правило, результатом грубых нарушений Правил дорожного движения, в том числе следствием управления мотоциклом без необходимых водительских навыков или в состоянии опьянения.

Помимо количественного охвата всех лиц, желающих получить водительские права, нуждаются в решении и вопросы, связанные с качеством обучения, подготовки.

Больше внимания должно уделяться изучению причин аварийности, анализу критических ситуаций, разбору механизма конкретных дорожно-транспортных происшествий. Знание законодательства, устанавливающего ответственность за нарушения правил дорожного движения (включая уголовно наказуемые правонарушения), умение оказать доврачебную помощь, понимание вопросов Дорожной этики в отношениях с другими участниками движения, а также с сотрудниками милиции - все это необходимые элементы, формирующие современного водителя. Словом, будущего водителя нужно не только обучать, но и воспитывать. Лишь при этом условии можно рассчитывать на его высокую надежность.

Важно сегодня также отрабатывать приемы экономного расхода горючего, охраны окружающей среды от токсичного и звукового загрязнения, в целом культурного вождения транспортных средств.

Кстати, давно уже вызывает сомнение целесообразность деления водителей на “любителей” и “профессионалов”. Это особенно зримо стало сегодня, когда поощряется индивидуальная трудовая деятельность, расширяются кооперативные, арендные и иные формы хозяйствования. И последствия неправильных действий и тех и других водителей аналогичны, и требования к ним должны быть тождественными.

Кульминационным моментом в подготовке водителей является экзамен. В некоторых странах требования к экзаменаторам и их ответственность за подготовку водителей настолько велики, что по существу они же осуществляют весь контроль за лицом, желающим получить водительские права. Экзаменатор проверяет знание Правил и других нормативных актов, умение управлять транспортным средством и одновременно контролирует физическое и психическое состояние абитуриентов.

Заключение

Таким образом, надежность водителя и ее уровень определяются целым рядом факторов. Она зависит от состояния здоровья, умственного и физического развития человека, от организации его труда и отдыха, на нее влияют возраст и многие обстоятельства, связанные с физической и интеллектуальной зрелостью личности, а также с состоянием водителя во время управления транспортным средством. Разумеется, в их числе - уровень подготовленности и профессионального мастерства водителя.

Причины невнимательного, беспечного и пренебрежительного отношения к соблюдению правил дорожного движения в основном обусловлены определенными отрицательными социальными позициями нарушителя, его взглядами, ориентациями, моральными принципами и привычками, которые определяют недостаточную значимость для него общественных интересов, безразличное отношение к безопасности окружающих, к общественному долгу и нежелание мобилизовать интеллектуальные и волевые возможности для выполнения установленных норм.

В связи с этим представляют интерес изучение личностных характеристик водителей, совершивших дорожно-транспортные преступления, криминологическая оценка их особенностей.

Водительская специальность до последнего времени в основном остается привилегией мужчин. Только среди водителей общественного электротранспорта удельный вес женщин довольно велик. Так, среди водителей троллейбусов в Москве 25%, а среди водителей трамваев 70% составляют женщины. Женщины-водители значительно менее склонны к лихачеству, грубому и иному виновному нарушению правил дорожного движения. Так, среди осужденных женщин удельный вес лиц, совершивших преступление в состоянии опьянения, в 1,5 раза меньше, чем среди мужчин. Распределение правонарушителей по возрастным категориям убедительно подтверждает то бесспорное положение, что молодые водители более всего склонны к несоблюдению установленных Правил. Говоря об особенностях отрицательного проявления этой возрастной группы, необходимо иметь в виду, что молодые водители одновременно являются и начинающими, т.е. не имеющими достаточного опыта в управлении транспортными средствами. В результате водители в возрасте до 20 лет в 3 раза чаще по сравнению с водителями старше 40 лет оказываются участниками дорожно-транспортных происшествий.

Список литературы

1. А.Н. Романов «Автотранспортная психология» - М.: Академия, 2002 - 244 с.

2. АВ.Н. Мишурин, А.Н. Романов «Надёжность водителя и безопасность движения» - М.: Транспорт, 1990 - 167 с.

. В.Н. Мишурин, А.Н. Романов, Н.А. Игнатов «Психофизиологические основы труда водителей автомобилей» учебное пособие МАДИ, - М.: 1982-254 с