

психических познавательных процессах. Следовательно, у водителей формируются такие ощущения, как «чувство автомобиля», т.е. он начинает чувствовать устойчивость и габариты транспортного средства, что необходимо для надежного управления им.

Вождение транспортного средства – результат работы внешний психических проявлений (работы головного мозга), каждый водитель должен знать собственные индивидуально-психологические качества и возможности для определения своих недостатков, чтобы компенсировать их повышенной осторожностью в критических ситуациях и определенным стилем вождения.

Литература

1. Ерусеева О.В. Роль внимания в развитии познавательных процессов // Научные исследования в образовании. 2009. №1. С. 7-12.
2. Журавель Е.Г. Психические познавательные процессы личности, их роль и проявление в деятельности юриста // Юридическая психология. № 2. 2010. С. 7-18.
3. Кулешова Е.Н. Психические процессы в пространстве психики человека // Пространство и Время. 2014. №3 (17). С. 121-126.
4. Общая психология: Учебно-методическое пособие / под общ. ред. М.В. Гамезо. - М.: Ось-89, 2007. - 352 с. [Электронный ресурс]: http://medzнате.ru/docs/index_47070.html Дата обращения: 5.10.2018. Доступ свободный.
5. Сайдова З.Х. Мышление как высшая форма познавательной деятельности человека // Молодой ученый. 2016. №7. С. 334-336.
6. Технические средства обучения водителей автомобилей [Электронный ресурс]: <http://www.limon-auto.ru/voditel/21-voobrazhenie.html>
7. Хаников А.А. Энциклопедия начинающего водителя [Электронный ресурс]: <https://www.litmir.me/br/?b=113475&p=1>

Медико-психологические аспекты профилактики «опасного» вождения и «пьяных» ДТП в Российской Федерации

Бурцев А.А.

Регистрируемые в течение последнего десятилетия в России негативные тренды роста основных показателей автодорожного травматизма в результате так называемых «пьяных» дорожно-транспортных происшествий (ДТП) на фоне снижения показателей общей аварийности и периодического усиления ответственности водителей за управление транспортным средством в состоянии опьянения неоспоримо свидетельствуют о том, что решить проблему «пьяных» ДТП невозможно

только за счет усиления ответственности. Необходимо использовать различные подходы. Одним из возможных решений рассматриваемой проблемы может являться методология трехуровневой медико-психологической профилактики управления транспортным средством в состоянии опьянения.

Кроме того, в рамках рассматриваемого вида медико-психологической профилактики также представляется целесообразным разработка методологии работы с водителями, совершившими административные правонарушения, подпадающие под так называемое «опасное вождение». При этом возникает необходимость в разработке как алгоритма и методического обеспечения диагностики клинико-психологических предикторов высокорискового поведения у кандидатов в водители и водителей транспортных средств, так и создании технологий психопрофилактической работы с ними, т.е. профилактики, диагностики и, при необходимости, коррекции.

Вместе с тем, говоря о разработке медико-психологической профилактики, необходимо учитывать, что управление транспортным средством в состоянии опьянения или резкое перестроение автомобиля на дороге еще не является неоспоримым доказательством того, что у водителя имеется психическая или наркологическая патология. Соответственно, важным звеном предполагаемой системы профилактики (с учетом возможного с высокой долей вероятности диссимулятивного поведения кандидатов в водители или водителей транспортных средств с целью избежать социальной стигматизации, т.е. поражения в социальных правах при получении водительского удостоверения и т.д.) будет являться медико-психологическая диагностика предикторов высокорискового поведения, а также наличия психических и поведенческих расстройств, связанных с употреблением психоактивных веществ.

Понятие «опасное вождение» было введено в России в 2016 году постановлением Правительства России от 30.05.2016 № 477 «О внесении

изменения в Правила дорожного движения Российской Федерации». Согласно рассматриваемым Правилам, под опасным вождением понимается неоднократное совершение одного или нескольких следующих друг за другом таких действий как:

- 1) невыполнение при перестроении требования уступить дорогу транспорту, который пользуется преимущественным правом движения;
- 2) перестроение при интенсивном движении, когда все полосы движения заняты (кроме случаев поворота налево или направо, разворота, остановки или объезда препятствия);
- 3) несоблюдение безопасной дистанции до движущегося впереди транспортного средства (ТС);
- 4) несоблюдение бокового интервала;
- 5) резкое торможение (если оно не требуется для предотвращения ДТП);
- 6) препятствование обгону.

При этом поясняется, что опасное вождение предполагает совершение водителем совокупности перечисленных действий в относительно короткий период времени, поскольку именно такое поведение водителя на дороге в ряде случаев лишает остальных участников дорожного движения возможности спрогнозировать поведение этого водителя, оперативно и адекватно среагировать на возникающие угрозы безопасности дорожного движения. Например, в Великобритании используется термин «dangerous driving» для обозначения стиля управления транспортным средством, отличного от демонстрируемого окружающими или ожидаемого от профессионального и осторожного водителя. В США применяется расширенное понятие опасного вождения – это агрессивное поведение на дороге, которое также включает в себя непристойные жесты, словесные оскорблении или угрозы, демонстрируемые участниками дорожного движения.

Впервые термин «опасное вождение» был предложен в 2003 г. психологами C.S. Dula и E.S. Geller и включал в себя описание трех основных видов потенциально опасного поведения за рулем:

- умышленного физического, верbalного или жестикуляционного проявления агрессии с целью причинения физического и (или) психологического вреда;
- нарушения обработки информации и потенциального увеличения риска небезопасного вождения в результате снижения когнитивных функций (например, замедленности времени реакции, снижения мnestических способностей, нарушения внимания к деталям, неумения отличать существенные детали от несущественных), а также сильного эмоционального состояния (например, злости во время вождения; сильного волнения);
- рискованного поведения (например, превышения скорости, проезда на красный свет, частого перестроения из ряда в ряд, управления ТС в состоянии опьянения).

Таким образом, сегодня опасное вождение возможно охарактеризовать тремя основными проявлениями: преднамеренными актами агрессии на дороге, снижением когнитивных функций и измененным эмоциональным состоянием, рискованным поведением. Результаты ранее проведенных исследований позволяют все факторы возникновения ДТП условно разделить на две большие группы: внешние (сituационные и зависящие от характеристик транспортного средства) и внутренние (обусловленные клинико-психологическими характеристиками водителя в момент управления транспортным средством). До недавнего времени существовало множество противоречий в научных исследованиях, касающихся опасного поведения. Изложенное объяснялось тем, что многие грубые нарушения Правил дорожного движения (превышение скорости, проезд на красный свет, управление транспортным средством в состоянии опьянения и т.д.) редко причислялись к агрессивным действиям, поскольку считалось, что водители не были намерены причинить вред другим пользователям дорог, реализуя

такое целенаправленное поведение. Тем не менее, во всех случаях оценки причин рассматриваемых дорожных правонарушений представляется целесообразным ориентироваться на следующие параметры:

- ✓ индивидуальные характеристики водителя (возраст, общее состояние, употребление лекарств, алкоголя, наркотических средств и психотропных веществ, которые ухудшают психомоторные реакции, нарушение сенсорных анализаторов, а также неврологические и когнитивные нарушения);
- ✓ тип личности водителя (импульсивность, недооценка опасности, переоценка собственных водительских навыков и т.д.);
- ✓ стиль вождения и стиль управления транспортным средством (подготовка водителя, психофизиологическое и эмоциональное состояние водителя, индивидуально-типологические свойства водителя, уровень пригодности к управлению транспортным средством и т.д.).

Таким образом, сегодня, когда термин «опасное» вождение уже вошел в Правила дорожного движения РФ, необходимо проведение исследований по изучению индивидуально-психологических и когнитивных факторов функциональных возможностей для управления транспортными средствами, что, в свою очередь, позволит не только сформировать группы риска среди кандидатов в водители и водителей транспортных средств, но и предложить коррекционные стратегии в рамках трехуровневой медико-психологической профилактики.

Последствия автодорожного травматизма вносят свой огромный вклад в общие показатели временного снижения трудоспособности, инвалидизации и летальности в мире. В связи с регистрируемыми негативными тенденциями роста показателей автодорожного травматизма, в сентябре 2015 г. на Генеральной ассамблее Организации Объединенных Наций была утверждена новая задача в области устойчивого экономического развития стран – сокращение вдвое числа случаев смертности и травматизма в результате ДТП

к 2020 г. в мире. ДТП являются одной из ведущих причин летальности среди молодых людей в возрасте 15–29 лет. При этом основной причиной высокой летальности в рассматриваемой группе водителей в странах со средним уровнем дохода является управление транспортными средствами в состоянии опьянения.

Регистрируемый сегодня в России уровень автодорожного травматизма в определенной мере является закономерным и характерным для стран со средним уровнем дохода, поскольку именно в этих странах регистрируются самые высокие показатели автодорожного травматизма в мире, вызванные быстрым ростом числа транспортных средств. Вместе с тем, в течение последних лет в России наблюдается выраженный дисбаланс тенденций основных показателей автодорожного травматизма. Так, на фоне устойчивого снижения с 2014 г. общих показателей автодорожного травматизма отмечается негативный тренд роста последствий «пьяных» ДТП.

Традиционно в Российской Федерации основные меры профилактики «пьяных» ДТП относились к компетенции дорожно-постовой службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел России и включали в себя, прежде всего, такие процессуальные меры принуждения, как остановка транспортного средства и медицинское освидетельствование (направление на освидетельствование) водителя на состояние опьянения. И в современных условиях эти административно-предупредительные меры остаются основными превентивными вмешательствами в дорожно-транспортный процесс со стороны МВД России.

Как следует из мирового опыта профилактики, снижению показателей автодорожного травматизма способствуют законы в отношении пяти ключевых факторов риска - таких как скорость, управление транспортным средством в состоянии опьянения, отсутствие надлежащей практики

использования мотоциклетных шлемов, ремней безопасности и детских удерживающих кресел.

В отношении указанных факторов риска в России применяется нормативно-правовое регулирование. Что касается управления транспортным средством в состоянии опьянения, то основной профилактической мерой является использование так называемого «нулевого порога» содержания алкоголя в организме водителя – предельно допустимой концентрации алкоголя с учетом суммарной погрешности используемых средств измерения концентрации паров этанола в выдыхаемом воздухе. Кроме того, медицинская составляющая профилактики управления транспортным средством в состоянии опьянения в России также осуществляется с использованием:

- Перечня медицинских противопоказаний к управлению ТС;
- Порядка проведения обязательных предварительных и периодических медицинских осмотров профессиональных водителей;
- Порядка проведения предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров профессиональных водителей с целью выявления, в том числе, состояния опьянения;
- Порядков проведения обязательного и внеочередного медицинских освидетельствований для профессиональных водителей, если у них выявлены состояния, являющиеся медицинскими противопоказаниями к управлению ТС.

Как следует из вышеизложенного, медицинская профилактика управления транспортным средством в состоянии опьянения в нашей стране базируется, прежде всего, на системе «недопущений» и «запретов». При этом сегодня отсутствуют механизмы медико-психологической диагностики, воздействия и коррекции водителей групп повышенного риска возникновения ДТП.

Таким образом, все вышеизложенное свидетельствует о необходимости организации и внедрения новых медико-психологических профилактических

методик, направленных на снижение основных показателей автодорожного травматизма в России, т.е. на улучшение качества жизни граждан.

Проявление страхов вождения автомобиля у кандидатов в водители на разных этапах обучения в автошколе

Васильев С.Ю.

Увеличение количества автомобилей на дорогах диктует особые требования к повышению надежности водителя, как оператора источника повышенной опасности. Одновременно предъявляются требования к поиску новых инновационных подходов к обучению управлению автомобилем, направленные на повышение надёжности и безопасности будущих водителей.

Вследствие того, что у кандидатов в водители отсутствует опыт управления автомобилем и правильного поведения в сложных дорожных условиях, а также неизбежное наличие опасности во время управления автомобилем и высокая ответственность при принятии решений, у них проявляются страхи, связанные с вождением автомобиля и влияющие на успешность приобретения навыков его безопасного управления. Исходя из этого, важным аспектом обучения будущих водителей является специальная психологическая подготовка, которая позволит снизить уровень страхов кандидатов в водители и тем самым повысить эффективность обучения. Анализ аварийности за 2018 год показывает, что 5,77% (9456) от общего количества ДТП произошло по вине водителей, имеющих водительский стаж до двух лет. Получили ранения 13528 человек, погибло 779 человек [4].

На наш взгляд, в отечественной психологической литературе уделяется недостаточно внимания профилактике страхов людей, деятельность которых связана с высоким эмоциональным напряжением и ответственностью. Немногочисленные исследования касаются в основном спортивной деятельности или работы в экстремальных ситуациях. Не вызывает сомнений, что таким видом деятельности является управление автомобилем.