

Применение аппаратно-программных комплексов тестирования и развития психофизиологических качеств водителей в учебном процессе.

Главным виновником большинства ДТП, как правило, является не техника, не состояние транспортного средства, а сам водитель, который по тем или иным причинам, например не соблюдал правила дорожного движения, нарушал режимы труда и отдыха, или не использовал предусмотренные средства защиты.

Помимо общих причин, обнаруживается множество чисто индивидуальных факторов, главным образом психологического порядка, способствующих преднамеренным нарушениям правил и росту числа ДТП, это так называемый «человеческий фактор». Анализ происшествий на транспорте показывает, что от 60 до 80% из них связаны с человеческим фактором. Аналогичные цифры имеют место при оценке аварийных ситуаций на производстве

На данный момент на территории России около 60 млн. водителей, при этом 8-10 процентов из них вообще нельзя пускать за руль по тем или иным причинам. И это не связано с их умением разворачивать автомобиль, набирать скорость, трогаться с места. То есть с тем, чему у нас обучают в автошколах. Это связано с их психофизиологическими качествами. Основные психологические факторы, приводящие к ДТП, по мнению водителей, Вы можете увидеть на слайде. Мы с вами знаем, что слепому человеку не позволят управлять автомобилем, потому что он не сможет этого сделать. А человек, который не может одновременно держать в поле своего зрения дорогу, движущийся рядом автомобиль и обочину? Можно ли его пускать за руль? У него распределение внимания такое, что он не может сразу захватить несколько предметов. И не может чисто из-за своих психофизиологических качеств. И, тем не менее, такому человеку дают права и позволяют выезжать на оживлённые трассы, хотя он является потенциально опасным участником движения. Он и будет постоянно попадать в аварии или создавать аварийные ситуации на дороге.

Для диагностики психофизиологических качеств нами создан универсальный психодиагностический комплекс УПДК-МК предназначенный как раз для проведения психофизиологического тестирования водителей и кандидатов в водители. УПДК-МК Автомобильный используется в качестве средства профессионального отбора водителей для различных видов автотранспорта и видов перевозок.

Широкомасштабное внедрение комплекса на автомобильном транспорте началось с эксперимента в автошколах. Во всех автошколах, в которых проводился эксперимент, будущим водителям предлагали пройти тестирование для определения индивидуальных

психофизиологических параметров, затем с согласия испытуемого эти результаты передавались инструктору вождению с целью индивидуальной корректировки программы обучения. Например, если человек плохо оценивал дистанцию, то инструктор увеличивал количество упражнений на определение габаритов ТС. Одновременно с этим инструкторов просили оценить кандидатов в водители для получения экспертной оценки. После чего, результаты тестов на УПДК, пример результатов тестирования Вы можете увидеть на слайде, сравнивались с результатами экспертной оценки мастерами по вождению.

Проведение подобного рода эксперимента на большой выборке водителей, позволило доказать высокую надежность и валидность методик, применяемых для психофизиологического тестирования.

В 2009г. после введения требований на наличие в автошколах аппаратно программных комплексов тестирования и развития психофизиологических качеств водителя, комплекс УПДК был успешно внедрен во многие автошколы страны. Однако вскоре под давлением автошкол, не желающих расходовать доп. средства, федеральный антимонопольный комитет отменил требования об обязательном оснащении автошкол подобного рода комплексами.

Как же применять данный комплекс в процессе обучения?

Для объективизации результатов необходимо свети к минимуму все побочные факторы, которые могут повлиять на результат тестирования, в том числе необходимо снизить влияние самого психолога (преподавателя) проводящего тестирование. Это делается не только для того чтобы результаты не оказались хуже, но и с целью того чтобы психолог или преподаватель случайно не сделал тестируемому подсказку.

Для полного исключения влияния этих факторов, а так же для экономии времени психолога (преподавателя) хорошо, если в аппаратно программном комплексе реализован вариант автоматического тестирования.

Происходит это следующим образом: после того как в автошколу поступила новая группа кандидатов в водители, специалист, работающий с комплексом заносит их данные в базу данных. После этого проводит краткий инструктаж с группой о необходимости психофизиологического тестирования по окончании которого преподаватель записывает каждого ученика на определенное время (на то время, когда он сможет подойти для прохождения психофизиологического тестирования). Затем учащиеся приходят по одному в назначенное им время для прохождения тестирования, самостоятельно выбирают свою группу, свои Ф.И.О. и приступают к прохождению тестирования. По окончании система

благодарит испытуемого за прохождение тестирования, предлагает распечатать результаты для испытуемого. А результаты для психолога сохраняет в базе данных.

Если у испытуемого какое-либо психофизиологическое качество оказывается в позиции «ниже нормы» система предлагает кандидату в водители потренироваться на специальном психофизиологическом тренажере ТА-2. Тренажер предназначен для повышения надежности деятельности оператора за счет тренировки отдельных профессионально важных психологических качеств, непосредственно влияющих на уровень безопасности работы. Уровень сложности заданий в тренажере ТА-2 регулируется специалистом, это позволяет подобрать наиболее эффективную программу индивидуальной тренировки для каждого испытуемого. Время тренировки на тренажере ТА-2 заранее оговаривается с группой.

Таким образом, экономятся сила, время и деньги, затрачиваемые на содержание комплекса. Перед началом практического вождения, преподаватель может распечатать результаты каждого ученика и раздать их инструкторам по практическому вождению, с целью индивидуальной корректировки программы обучения учащихся.

В принципе можно любого физически и психически здорового человека обучить выполнению обязанностей какой-либо профессии. Однако практика подготовки водителей при учете фактора времени и экономической целесообразности показывает, что наибольшей эффективности обучения можно добиться у людей, обладающих необходимым комплексом психофизиологических качеств, выявление которых может быть осуществлено проведением психофизиологического отбора. Поэтому целесообразно до начала обучения проводить индивидуальную оценку этих качеств с целью определения лиц, наиболее способных к обучению и овладению навыками управления ТС. Это позволяет значительно сократить сроки подготовки и снизить отсев в процессе обучения. Оценка психофизиологических качеств человека является довольно актуальной задачей, которая особенно остра сейчас, при включении человека в сложные технические системы "человек-машина", высокой "ценой" ошибочных действий, следствием которых является не только снижение качества профессиональной деятельности, но и возникновение аварий и даже катастроф.