

# «НЕЙРОКОМ» РАБОТАЕТ НА БЕЗОПАСНОСТЬ НАШИХ ДОРОГ



– Валерий Васильевич, возглавляемое вами ЗАО «Нейроком» уже не первый десяток лет занимается проблемами безопасности, в частности, безопасностью на транспорте. У вас множество разработок, направленных на предотвращение негативных последствий, связанных со спецификой человеческого фактора. Но люди продолжают гибнуть на автомобильных и железных дорогах не только по вине террористов и пьяных водителей. Может причина в том, что безопасности дорожного движения у нас уделяется меньше внимания, чем защите от террористов?

– К сожалению это так. Конечно, сообщение о террористическом акте производит гораздо большее психологическое воздействие на всех нас. Даже если в результате теракта погиб только один человек, на большинство людей это производит гораздо большее впечатление, чем сообщение о десятке жертв одной автомобильной аварии. К сожалению, аварии на дорогах стали для нас уже привычными и не вызывают столько эмоций, как теракты. А ведь потери на автодорогах во многом превосходят количество потерь от терактов. И это очень страшные цифры, которые должны заставить нас задуматься. Мы и задумываемся. Но почему-то так получается, что в первую очередь решения принимаются чисто технические: улуч-

Как это ни печально, но большинство аварий на дорогах (до 80 процентов) связано с пресловутым человеческим фактором. Над тем, чтобы по максимуму сократить число таких аварий, работают сотрудники ЗАО «Нейроком». Побеседовать с нашим корреспондентом на эту тему согласился генеральный директор «Нейрокома», доктор технических наук Валерий Васильевич ДЕМЕНТИЕНКО.

шение состояния дорог, совершенствование подвижного состава. И упускаем ещё один важный элемент – человека. А когда разбираем очередной случай аварии, выясняем, что её причиной стал именно человеческий фактор. В 80-90 % случаев аварий виноват как раз человек. Какая бы плохая дорога ни была, какие бы плохие водители ни ездил слева, справа, человек всегда имеет возможность выбрать безопасную скорость, безопасную траекторию движения и не попадать в аварию. Это известно хорошо. У нас немало водителей с большим стажем, которые ни разу не оказывались в аварийной ситуации, потому что они выбирают правильный режим движения. Поэтому на человека нужно обращать такое же пристальное внимание, как и на технические характеристики транспортных средств, и на качество дорог.

– Действительно, согласно статистике последних лет в 60-80 процентах аварий виноваты именно водители. Они – самое слабое звено на дорогах. И что же «Нейроком» предлагает для усиления этого звена?

– В первую очередь, мы должны понять, что далеко не всем людям можно доверить управление транспортным средством. У нас в России около 60 млн. водителей, и процентов 8-10 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 свойствами. Мы с вами знаем, что слепому человеку не позволят управлять автомобилем, потому что он никак не

может этого сделать. А человек, который не может одновременно держать в поле своего зрения дорогу, движущийся рядом автомобиль и обочину? Его за руль пускать можно? У него распределение внимания такое, что он не может сразу захватить несколько предметов. Не может чисто по своим психофизиологическим качествам. 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.

Есть люди, которые не устойчивы к монотонности. Они просто засыпают, когда движутся по хорошей дороге, когда мало поворотов, мало других транспортных средств, каких-то препятствий. То есть водитель, находясь в благоприятной ситуации, попадает в аварию именно потому, что двигался спокойно, равномерно и уснул. Это свойство людей не лечится, от него невозможно отучить. Это просто такие люди. Я не говорю, что их надо лишать права садиться за руль, но они должны знать о таком свойстве своей психики, своего организма и заранее выбирать режим движения. И если чувствуют, что приближаются к состоянию, когда могут уснуть за рулём, – обязательно останавливаться.

Есть еще один тип людей, которые составляют большой процент потенциальных виновников ДТП беспричинно рискованные. Я сейчас говорю о так называемых водителях-шахматистах. Тех самых, которые едут по дороге, постоянно перестраиваясь из ряда в ряд: влево-вправо,

влево-вправо. Для чего они это делают? Чтобы быстрее доехать? Вряд ли, потому что общий поток автомобилей преодолеть таким способом невозможно, и на перекрестках водители-шахматисты оказываются чаще всего рядом с теми, кто шёл в этом потоке изначально далеко позади них. Такой манерой езды они просто демонстрируют своё свойство беспричинного риска. Таких людей надо заранее выявлять и дальше что-то с ними делать, возможно, вообще не выпускать на дорогу.

– «Нейроком» ведь и производит такой прибор, позволяющий выявлять те психофизиологические особенности человека, о которых вы сейчас говорили?

– Совершенно верно. Вообще психофизиологические методики известны давно. Мы просто имеем свои методики, кто-то предлагает свои. Но так или иначе определённые профессиональные качества должны присутствовать у каждого водителя и выявлять их наличие или отсутствие необходимо до того, как дать разрешение этому человеку сесть за руль. Все эти методики неплохо применять ещё на стадии приёма слушателей в автошколу. Хотя бы ориентировать людей. Или перед обучением, или в конце необходимо, чтобы человек прошёл тестирование, и если выявлено, что важные для управления автомобилем психофизиологические качества выражены недостаточно, то в дальнейшем эти люди сами должны решать, что им следует делать со своими правами и как себя вести на дорогах. Вообще, 10 процентов водителей совершают 40 процентов аварий на дорогах. Уберите эти

10 процентов, и дороги станут значительно менее опасными.

– **Кстати, уже в 2012 году заканчивается программа «Безопасная дорога». На ваш взгляд, насколько успешно реализован этот проект?**

– Насколько мне известно, федеральная целевая программа по достижению безопасности на дорогах будет действовать, по меньшей мере, до 2015 года. Но очевидно, что один элемент, как раз тот, о котором мы с вами сейчас говорим, – человеческий фактор – в этой программе отсутствует. Хотя многие в действительности прекрасно понимают, насколько он важен. Взять, к примеру, железные дороги России, с которыми мы уже давно и достаточно плодотворно сотрудничаем. Там человеческому фактору уделяют очень большое значение. То есть производится обязательный отбор кандидатов в машинисты не только по медицинским показателям и поэтому, насколько хорошо кандидат обучался этой профессии, но и по психофизиологическим показателям. Людям, которые не проходят по последнему критерию, естественно, управлять поездом не доверят. И то, даже пройдя успешно это тестирование при приёме на работу, каждый машинист обязан раз в два-три года проходить его повторно. Так что, когда вы едете в поезде, можете быть уверены, что им управляет надёжный человек, которому доверили жизни тысячи пассажиров не просто так, а после тщательной проверки.

Но, к сожалению, далеко не везде так. Если с железнодорожниками нам удалось найти точки соприкосновения наших интересов, то с автомобильным транспортом дела обстоят гораздо сложнее. Немаловажно, что практически весь автомобильный транспорт России находится в частных руках. У нас есть вполне разумные владельцы, которые понимают, что для них потери дорогих автобусов или большегрузных автомобилей, потери, связанные со страховкой и ремонтом, могут быть несоизмеримо больше, чем некие финансовые издержки, связанные с введением такой службы по оценке психофизиологичес-

ких качеств водителей, по типу той, что действует на железной дороге. И поэтому, хотя государство пока напрямую не способствует введению такой службы на всех автотранспортных предприятиях, тем не менее, некоторые владельцы уже ввели её у себя в автопарках. Хотя на сегодняшний день мы имеем небольшой объём продаж нашей продукции на этом рынке, но движение всё же идёт, число заинтересовавшихся ею постоянно увеличивается.

– **У «Нейрокома» ведь есть специальные тренажеры, которые позволяют проверить психофизиологические качества водителей автомобилей?**

– Не совсем так. Проверить психофизиологические качества водителей позволяет другой наш прибор – УПДК-МК, а тренажёр помогает человеку, который в результате некоторых факторов, скажем болезни или возраста, утратил часть тех свойств,



которые были присущи ему от природы. Потренировавшись на нашем тренажере, такой водитель, в принципе, может полностью восстановиться, поднять свои психофизиологические свойства до уровня, необходимого для поддержания безопасности на дорогах. В определённой мере, наш психофизиологический тренажёр позволяет людям развить профессионально важные качества, необходимые для безопасного управления транспортным средством. Для этого только нужно желание и настойчивая тренировка.

– **Какие именно свойства?**

– Наш тренажёр «Горизонт» помогает повысить уровень внимания, памяти и способности эффективно и быстро обрабатывать поступающую информацию, развивать устойчивость восприятия в сложных условиях (тренировка устойчи-

вости к помехам, стрессу, монотонности и эмоциональным нагрузкам). То есть позволяет тренировать несколько профессионально важных психологических качеств одновременно.

– **В последнее время то и дело слышишь в новостях, что на той или иной трассе произошла авария, потому что водитель одного из пострадавших автомобилей заснул за рулём. Специалисты «Нейрокома» изобрели единственный в мире «Детектор сна» для железнодорожного транспорта. Почему бы вам не создать такой же детектор для автомобилистов?**

– Мы создали такой прибор ещё пять лет назад. Только вы не совсем правильно называете его «Детектором сна». Если человек уснул за рулём, то предпринимать уже что-то поздно. Наш светозвуковой индикатор состояния водителя Vigiton помогает водителю оценить текущее состояние своего организма, предупреждает о приближении его состояния к аварийно-опасному. Детектор моментально определяет потерю сознания, остроразвивающееся патологическое состояние или засыпание водителя и включает специальную аварийную сигнализацию. Другое дело, что частенько водители сопротивляются установке этого прибора. Когда-то машинисты поездов тоже сопротивлялись установке подобных приборов у себя в кабинах, все жаловались, что прибор их «дёргает». На самом деле самому человеку сложно уловить момент, когда его сознание уже, что называется, «потекло» и он сейчас заснёт. Ему кажется, что он бодр, свеж, в то время как его внимание уже снижено, и организм готовит себя ко сну. Но вот уже 15 лет мы устанавливаем такие приборы на локомотивы, и машинисты привыкли к ним, видят в нём скорее своего помощника, а не помеху. Автомобильные системы Vigiton и Driwell выполняют те же функции. К тому же Vigiton может подключаться к системе управления автомобилем, и если сам водитель всё же не выходит из состояния релаксации, то включаются внешние аварийные световые и звуковые сигналы авто-

мобиля. Это для того, чтобы оповестить других участников движения о том, что данное транспортное средство может создать аварийную ситуацию.

Были даже попытки подключить данный прибор к бензонасосу, чтобы перекрыть поступление горючего и добиться остановки автомобиля, если, скажем, с водителем что-то случилось, например, он потерял сознание, находясь за рулём. Но над решением этой задачи должны вплотную поработать производители автомобилей, здесь надо обдумать много моментов. Поскольку просто останавливать автомобиль посреди трассы, по которой движется поток машин – это значит создавать не менее опасную аварийную ситуацию.

– **А Vigiton можно установить на любой автомобиль или только на автобусы и большегрузные транспортные средства?**

– Наша система Vigiton компактна, очень удобна и может быть установлена на любом транспортном средстве. Было бы желание. Мы надеемся, что со временем он станет таким же обязательным средством безопасности, как и ремни. Другое дело, что все водители знают, что в 60 процентах аварий со смертельным исходом, этого исхода можно было бы избежать, если бы водитель и пассажиры были пристегнуты теми самыми ремнями безопасности, и, тем не менее, сами эти ремни не используют. Тут многое зависит не только от психофизиологических качеств водителей, а от их сознательности, культуры поведения на дорогах. А отсутствие данных качеств никакими приборами и тренажерами не восполнишь.

Беседовала  
Лилия ЗОЛУТАРЁВА



ЗАО «НЕЙРОКОМ»  
111250, Москва, а/я 17,  
Энергетический проезд, д. 6  
тел.: 8 (495) 362 7121,  
362 7907, 362 7591  
факс: 8 (495) 362 7143  
e-mail: info@neurocom.ru  
www.neurocom.ru