

## **Индивидуальный подход к оценке психологических и психофизиологических качеств у водителей-профессионалов**

*Аринчина Н.Г., Пушкарев А.Л (НИИ Медико-социальной экспертизы и реабилитации Республики Беларусь),  
Колбун Э.С. (УП СМЭП УГАИ ГУВД Мингорисполкома)*

Преобладание человеческого фактора в структуре аварийности требует усиления внимания к самому водителю, его психоэмоциональным и психофизиологическим данным, показателям физического и соматического статуса, состоянию здоровья и его расстройствам. В связи с этим актуальным является вопрос создания автоматизированной программы для оценки индивидуальных характеристик водителей, работающих по найму. Особенностью такой программы для оценки психофизиологических характеристик является автоматический учет и сопоставление индивидуальных данных и эталонных данных, специфических для данного автопредприятия.

В качестве экспериментальной площадки был выбран автобусный парк № 7 г. Минска. В качестве эталона было отобрано 25 лучших водителей этого парка, работавших на городских маршрутах. Группой сравнения были 30 претендентов на работу водителями в данном автобусном парке. Оценивали психологические особенности водителей при помощи многофакторного личностного опросника Р. Кэттелла (16 PF). Уровень тревожности оценивали при помощи автоматизированной методики Ч.Д. Спилбергера. Психофизиологические особенности определяли при помощи разработанной нами программы. Программа включала в себя набор тестов, ориентированных на оценку времени реакции на звук, цвет, символ в различных модификациях, а также пространственную координацию и общее восприятие. Все показатели рассчитывались в стандартизированном виде (в стенах). Имелась возможность автоматического суммирования данных эталонной группы для последующего сравнения с результатами тестирования претендентов на работу в данном автопредприятии.

Проведенные тесты показали, что водители эталонной группы (городских автобусных маршрутов) характеризовались следующей факторной структурой личности:

- сдержанностью, осторожностью, некоторой ригидностью (F-);
- требовательностью к себе, повышенным чувством ответственности, обязательностью (G+);
- способностью сохранять присутствие духа в экстремальных ситуациях, здравомыслие, трезвую оценку ситуации (M-)
- имели тенденцию к сильному контролю своих эмоций и поведения, заботились о своей социальной репутации (Q3+).

Важной чертой водителей, работающих по найму на городских маршрутах являлся нормальный или слегка повышенный уровень личностной тревожности и низкий уровень ситуативной тревожности, который позволял этим лицам реагировать только на значимые ситуации на дороге.

Ориентировочные параметры эталонных психофизиологических качеств в данном автобусном парке были следующие:

- реакция на появление звукового стимула ( $M \pm \sigma$ )  $0,37 \pm 0,05$ ;
- на исчезновение  $0,30 \pm 0,05$ ;
- на определение набора звуков  $0,59 \pm 0,08$ ;
- реакция на цвет, его изменение  $0,37 \pm 0,04$ ;
- остановку изменения  $0,62 \pm 0,09$ ;
- выбор одного цвета из многих  $4,9 \pm 0,09$ ;
- реакция на символ, его появления в центре  $0,37 \pm 0,05$ ;
- в произвольном месте  $0,44 \pm 0,06$ ;
- исчезновение с экрана  $0,45 \pm 0,08$ ;
- данные слухомоторной координации  $1,28 \pm 0,50$ ; зрительно-моторной координации  $8,06 \pm 0,01$ ;
- слухо-зрительно-моторной координации  $6,72 \pm 0,50$ ;
- данные общего пространственного восприятия (время)  $1,23 \pm 1,00$ .

После определения вышеперечисленных психологических и психофизиоло-гигиенических особенностей у эталонной группы водителей, проводили сопоставление с данными молодых претендентов на работу водителями.

- В результате рейтинга были выделены три группы:
- 1-я группа (48%), у которой особенности были аналогичны эталону профессионалов (по коэффициентам сходства);
- 2-я группа (16%), у которой особенности несколько отличались от эталона;
- 3-я группа (36%), у которой особенности резко отличались от эталона.

Претенденты первой группы были рекомендованы на работу в данном автобусном парке № 7.