

Влияние молодого возраста водителей, работающих по найму на их профессиональные особенности

Аринчина Н.Г., Пушкарёв А.Л. *(НИИ Медико-социальной экспертизы и реабилитации Республики Беларусь)*

В странах Евросоюза около 14000 молодых водителей погибает на дорогах (первое место среди причин смертности для этой возрастной группы), а около 70000 остаются инвалидами. Аварийность этой возрастной группы водителей в 2 раза выше средней (в Евросоюзе).

В Республике Беларусь почти четверть ДТП, в которых виновны водители транспортных средств, приходится на возрастную группу 16-23 года. На возраст водителей до 28 лет приходится около 44% дорожно-транспортных происшествий.

В связи с этим актуальным является вопрос сравнения характеристик профессиональных особенностей у водителей различного возраста, работающих по найму.

Обследовано 180 мужчин, возраст которых составлял от 18 до 50 лет. Все обследуемые были разделены на 2 группы: 1-ая группа – мужчины в возрасте до 25 лет, 2-ая группа – мужчины в возрасте 25-50 лет. Надежность вождения оценивали по наличию и количеству дорожно-транспортных происшествий и нарушений правил дорожного движения (ПДД) за прошедший год.

Профессиональные качества оценивали по комплексу психологических и психофизиологических показателей, которые позволяли судить об устойчивости нервной системы водителя к нагрузкам, о степени подверженности нервному срыву, об уровне спонтанности и инициативности.

Анализ типовых профилей личности выявил достоверные ($p < 0,05$) различия по нескольким факторам (E, G, H, N, QI, QII, QIV). Молодые водители оказались более доминантными, упрямыми, склонными к лидерству, более смелыми в поведении, дерзкие, склонные к авантюризму, у них выше уровень сообразительности, интеллектуальной живости. Они более независимы и склонны к волевому преодолению трудностей. Водители старшего возраста обладали большей силой "Сверх - Я", более совестливые, аккуратные и степенные, опытные в социальных отношениях, более проницательны, склонны придерживаться поведенческих стереотипов, более расчетливы. Они отличались большим консерватизмом, уважали традиции.

Анализ данных выполнения сложной сенсо-моторной реакции свидетельствовал о том, что молодые водители имели среднее латентное время на 6% больше, а среднее моторное время на 48% меньше, чем у водителей старшей группы. При выполнении информационной пробы лица молодого возраста перерабатывали достоверно больший объем информации ($p < 0,05$) по сравнению с группой старшего возраста, однако

количество ошибок у молодых водителей было достоверно больше, чем у старших лиц ($p < 0,05$). Скорость реакций, в том числе скорость продуктивных реакций, у молодых лиц была значительно больше, чем у лиц старшего возраста ($p < 0,001$). Интегральный показатель переработки информации — коэффициент ин-формационной переработки был близок по величине в обеих группах ($p > 0,05$).

Анализ волевого компонента работоспособности показал, что для достижения одинакового уровня текущей работоспособности молодым водителям приходилось использовать больший волевой контроль ($p < 0,05$). Количество переработанных стимулов, как в стрессовой ситуации, так и вне стресса, было выше в старшей группе ($p < 0,05$).

Анализ расчетных показателей по тесту Люшера свидетельствовал о достоверно большей ($p < 0,05$) эмоциональной ригидности старших водителей (нестабильность выбора $13,5 \pm 4,1$ и $24,4 \pm 3,4$ у молодых); о достоверно меньшем состоянии напряженности и стресса ($41,1 \pm 2,5$ и $50,9 \pm 2,3, p < 0,01$).