

Доля респондентов, волею случая оказавшихся студентами МАДИ, составила 14 %. Она максимальна для УП (21 %), минимальна для ДМ (5 %).

Многие из участников опроса планируют работать только по специальности (36 %), другие (56 %) не столь категоричны – они планируют «приобрести опыт работы по специальности после окончания вуза». Не планируют работать по специальности – 7 % участников опроса. Несколько человек от ответа уклонились.

Таким образом, можно констатировать, что в данной выборке респондентов в процессе обучения в МАДИ число «случайных» студентов сократилось в два раза (с 14 % до 7 %).

В заключение ещё раз подчеркнём, что исследование не завершено. Представленные основные результаты нельзя считать окончательными, поскольку выборка участников предпринятого опроса не является репрезентативной. Однако уже сейчас можно заключить, что профориентация рассматривается МАДИ как основополагающий этап профессионально направленной подготовки специалиста, способствующий повышению эффективности деятельности вуза в целом. И масштабная профориентационная работа вуза даёт положительные результаты.

Список литературы

1. Об образовании в Российской Федерации : Федеральный закон от 29.12.2012 N 273-ФЗ : действующая редакция по состоянию на 25.11.2013 [Электронный ресурс] // Компания «КонсультантПлюс»: офис, сайт. URL : <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=148547> (дата обращения: 10.01.2014).
2. Попова А. Неприятные рейтинги нам полезны (Интервью с ректором Высшей школы экономики Ярославом Кузьминовым) [Электронный ресурс] // LENTA.RU. URL : <http://lenta.ru/articles/2013/12/27/kuzminov> (дата обращения: 10.01.2014).
3. Федеральный государственный образовательный стандарт среднего (полного) общего образования : утв. приказом Минобрнауки России от 17.05.2012 № 413 [Электронный ресурс] // Российская газета : Интернет-портал. URL : <http://www.rg.ru/2012/06/21/obrstandart-dok.html> (дата обращения: 10.01.2014).
4. Московский центр автомобильно-дорожного образования [Электронный ресурс] // МЦАДО/ МАДИ. URL : <http://mcado.madi.ru/> (дата обращения: 10.01.2014).
5. Центр технологической поддержки образования МАДИ [Электронный ресурс] // МАДИ: офис, сайт. URL : <http://www.madi.ru/1054-o-centre-tehnologicheskoy-podderzhki-obrazovaniya-madi.html> (дата обращения: 10.01.2014).

ОПРЕДЕЛЕНИЕ НАДЁЖНОСТИ ВОДИТЕЛЕЙ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

¹ Евстигнеева Ю.В., ² Евстигнеева Н.А.

¹ Средняя общеобразовательная школа № 152, Москва, Россия

² Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ), Москва, Россия

Эффективность работы системы «водитель – автомобиль – дорога – среда» (как впрочем, и любой другой эргатической системы) во многом зависит от надёжности водителя (оператора) – его способности безошибочно управлять автомобилем в любых дорожных условиях в течение всего рабочего времени. Профессиональная деятельность водителей автотранспортных средств (далее – АТС) характеризуется воздействием комплекса неблагоприятных факторов производственной среды (повышенные уровни шума и вибрации, повышенные/ пониженные параметры микроклимата, недостаточная освещённость, повышенное содержание вредных веществ в воздухе рабочей зоны и пр.) и трудового процесса (психофизиологические факторы) [1, 2].

Оценка условий труда водителей городских пассажирских автобусов позволила установить, что наиболее значимым вредным фактором является высокая напряжённость труда, определяемая воздействием стрессоров [3]. Водители на маршруте испытывают постоянные психоэмоциональные

нагрузки, связанные с воздействием критических дорожных ситуаций, требующих немедленной оценки поступающей информации, принятия адекватных решений и их реализации в условиях жёсткого дефицита времени.

Одним из перспективных направлений деятельности автотранспортных предприятий (далее – АТП) по обеспечению безопасности дорожного движения следует признать профотбор водителей с использованием автомобильного тренажёра, моделирующего системы АТС и возможные дорожные ситуации на основе современных вычислительных средств и технологий, при одновременной фиксации изменений физиологических параметров водителя (пульса, артериального давления и пр.). Подобный исследовательский стенд – автобусный тренажёр с высоким уровнем адекватности воспроизведения реального окружения водителя автобуса, виртуальной дорожной среды, с оценкой опасности создаваемых критических ситуаций и тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий разработан в МАДИ [4]. Во время имитации движения по маршруту авторами [5] предложена непрерывная фиксация следующих показателей, характеризующих психофизиологическое состояние испытуемого, – частоты возникновения кожно-гальванической реакции и пульса.

Основным критерием профотбора должна служить базовая надёжность претендента, проявляющаяся в критических ситуациях. В настоящее время психофизиологический отбор водителей АТС осуществляется почти во всех странах с высоким уровнем автомобилизации. В нашей стране профотбор проводится только для небольшой группы водителей, работающих в системах Министерства обороны, МВД, ФСБ и на отдельных АТП, осуществляющих наём водителей на контрактной основе.

Внедрение психофизиологического отбора водителя с использованием современных автомобильных тренажёров и систем психофизиологического контроля сдерживается, прежде всего, экономическими причинами.

Список литературы

1. Трофименко Ю.В., Евстигнеева Н.А., Григорьева Т.Ю., Гуревич К.Г. Влияние условий труда на состояние здоровья водителей городского пассажирского транспорта и безопасность движения // Организация и безопасность дорожного движения в крупных городах: сб. докл. седьмой междунар. науч.-практ. конф. (СПбГАСУ, 21-22 сент. 2006 г.). СПб, 2006. С. 416-421.
2. Трофименко Ю.В., Евстигнеева Н.А. Контроль психофизиологического состояния водителя как фактор безопасности дорожного движения // 3-и Луканинские чтения. Решение проблем в автотранспортном комплексе: тезисы док. науч.-техн. конф. (МАДИ (ГТУ), 30-31 янв. 2007 г.). М., 2007. С. 96-98.
3. Хомуло Д.П., Мозжухина Н.А., Никонов В.А., Фигуровский А.П. Особенности труда водителей автобусов городских линий и нервно-эмоциональное напряжение // Инновации в науке. 2012. № 12-2. С. 93-99.
4. Автобусный тренажёр : пат. 2467400 Рос. Федерация : МПК: G 09 В 9 04, G 09 В 9 052/ Трофименко Ю.В., Григорьева Т.Ю., Шашина Е.В., Додонов Б.М., Балалян А.М., Галевко В.В., Крючков Д.В., Цесарь А.А., Ишков М.В.; заявитель и патентообладатель МАДИ. № 2011116902/11; заявл. 28.04.2011.
5. Трофименко Ю.В., Григорьева Т.Ю., Шашина Е.В. Методика обоснования мер по снижению аварий в системе «водитель – автомобиль – дорога – среда» // Безопасность в техносфере. 2012. № 3. С. 30-37.

ПОДГОТОВКА КАДРОВ ПО ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

¹ Евстигнеева Ю.В., ² Евстигнеева Н.А.

¹ Средняя общеобразовательная школа № 152, Москва, Россия

² Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ), Москва, Россия

Транспорт является важнейшей отраслью, обеспечивающей базовые условия жизнедеятельности всего