

## Период самостоятельного практического вождения молодых водителей – как наиболее опасный

Е.С. Рыжкина

В Российской Федерации (РФ) проблема безопасного движения является одной из наиболее значимых. Высокие темпы роста автомобильного парка страны создают дополнительные предпосылки ухудшения обстановки на дорогах. В настоящее время в собственности граждан РФ насчитывается более 30 млн. легковых автомобилей.

По сравнению с другими странами Россия имеет недопустимо высокие значения относительных показателей, характеризующих уровень опасности дорожного движения, прежде всего показателей количества погибших в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП).

Риск погибнуть в ДТП оценивается отношением числа пострадавших от ДТП за год к общей численности населения. В настоящее время для России этот риск оценивается величиной порядка 3,58%, в то время как для наиболее безопасных в этом смысле стран он в 2-3 раза меньше (Швеция, Великобритания, Финляндия, Германия, США). При том, что в России уровень автомобилизации оценивается в 210 транспортных средств на 1000 человек, в то время, как в названных странах он оценивается в интервале от 464 (Финляндия) до 790 (США). Из этих данных можно сделать вывод, что количество автомобилей на душу населения в России меньше чем в этих странах, а вероятность погибнуть в ДТП у граждан значительно выше.

К факторам, способствующим ДТП, относятся не только недостатки инженерно – технического обеспечения, но и проблемы поведения водителей при управлении транспортными средствами.

Тенденцию роста количества ДТП в России можно отследить, изучив статистику ГИБДД, общего количества ДТП, числа погибших и получивших травмы (раненых) в России.

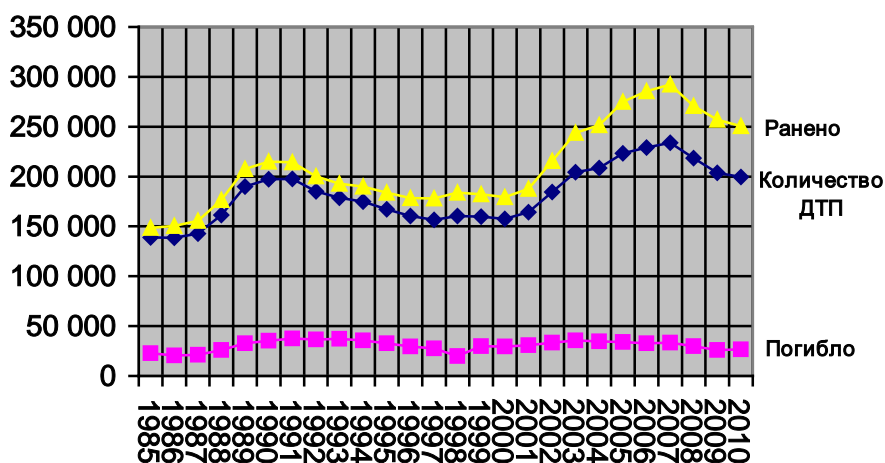


Рисунок 1-Тенденция роста количества ДТП в России с 1985 года по 2010 год

Не малую роль в росте аварийности играют молодые водители, стаж вождения которых не превышает трёх лет. Так, за 2010 год в Российской Федерации произошло 199 431 дорожно-транспортных происшествий, 18% из которых было совершено неопытными водителями[1].

Согласно статистике Всемирной организации здравоохранения, число молодых водителей среди пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий

непропорционально велико. Так доля смертности среди молодежи в возрасте 18-24 лет составляет около 10% всего населения, а доля ее среди погибших в результате ДТП составляет 25%. Молодым водителям свойственно переоценивать свои возможности и возможности своего транспортного средства.

Все обязанности по подготовке молодых водителей возлагаются на автошколы. По «Примерной программе подготовки водителей транспортных средств категории В» [2] автошкола должна обучить кандидата в водители правилам дорожного движения, технической части автомобиля, основам оказания первой медицинской помощи. ГИБДД, в свою очередь, по окончании учебного комбината, принять экзамены и в случае сдачи, выдать водительское удостоверение.

Проблема роста ДТП среди молодых водителей состоит в том, что целью автошкол, обучающих их, является обучение кандидата в водители самостоятельному движению, а не безопасному вождению. После окончания автошколы и получения водительского удостоверения у молодого водителя начинается фаза самостоятельного обучения безопасному вождению, которое проходит по методу проб и ошибок.

В начале самостоятельного практического вождения собственное чувство безопасности водителя и его объективная безопасность занижены. Но по прошествии некоторого периода времени, субъективная безопасность водителя начинает превалировать над объективной. Именно этим расхождением характеризуется стадия начинающего водителя. Чувство безопасности водителя вновь снижается при росте количества ДТП, в которые попадает водитель в первые годы практического вождения. Именно в это время, при приобретении опыта идёт рост объективной безопасности водителя.

Для того, чтобы определить наиболее опасный период самостоятельного практического вождения был проведён опрос группы из 100 молодых водителей, стаж вождения которых составил от 2,5 до трёх лет. Основными вопросами тестирования стали вопросы:

- количество дорожно-транспортных происшествий;
- их серьёзность;
- количество нарушений правил дорожного движения в первые годы самостоятельного вождения.

В результате опроса были получены следующие данные: из 100% опрошенных: 25% попадали в дорожно-транспортные происшествия. Из них - 21% попадали в аварии, произошедшие по вине других участников дорожного движения, либо по вине неблагоприятных погодных условий, а 4% сами являлись виновниками дорожно-транспортных происшествий. Из всех аварий 85% повлекли за собой незначительный материальный ущерб, а 15% нанесли серьёзный материальный урон. Погибших в данных ДТП нет.

По словам опрошенных, страх перед дорогой у молодого водителя пропадает уже спустя первые месяцы после начала самостоятельного практического вождения. В дальнейшем у водителя появляется чувство азарта, именно это чувство и приводит к дорожно-транспортному происшествию.

Для уменьшения числа ДТП среди молодых водителей автошкола, за время обучения, должна донести до сознания обучающегося последствия несоблюдения скоростного режима и нарушения правил дорожного движения. Сделать это можно с помощью метода психологического воздействия на кандидата в водители в процессе обучения. Данный метод представляет собой слайд-шоу, которое в обязательном порядке должно быть показано обучающимся после прохождения курса теории. Слайд-шоу составляется из фотоснимков с мест дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом или тяжёлыми последствиями. Фотографии берутся только с тех ДТП, виновниками которых стали молодые водители, стаж которых не превышает трёх лет.

Слайд-шоу составляется каждой автошколой самостоятельно, либо эта обязанность возлагается на службу ГИБДД. Используются снимки с мест дорожно-транспортных происшествий, произошедших в том городе, в котором находится автошкола, поскольку обо всех крупных дорожно-транспортных происшествиях становится известно общественности. Таким образом, обучающийся видит последствия несоблюдения правил дорожного движения и скоростного режима. Весь материал сопровождается комментариями к деталям дорожно-транспортных происшествий. Данный метод одобрен психологами и пригоден для применения.

### **Литература:**

1. Официальный сайт ГИБДД МВД России [www.gibdd.ru](http://www.gibdd.ru).
2. «Примерная программа подготовки водителей транспортных средств категории "В"» (утв. приказом Министерства образования и науки РФ от 18 июня 2010 г. N 636).